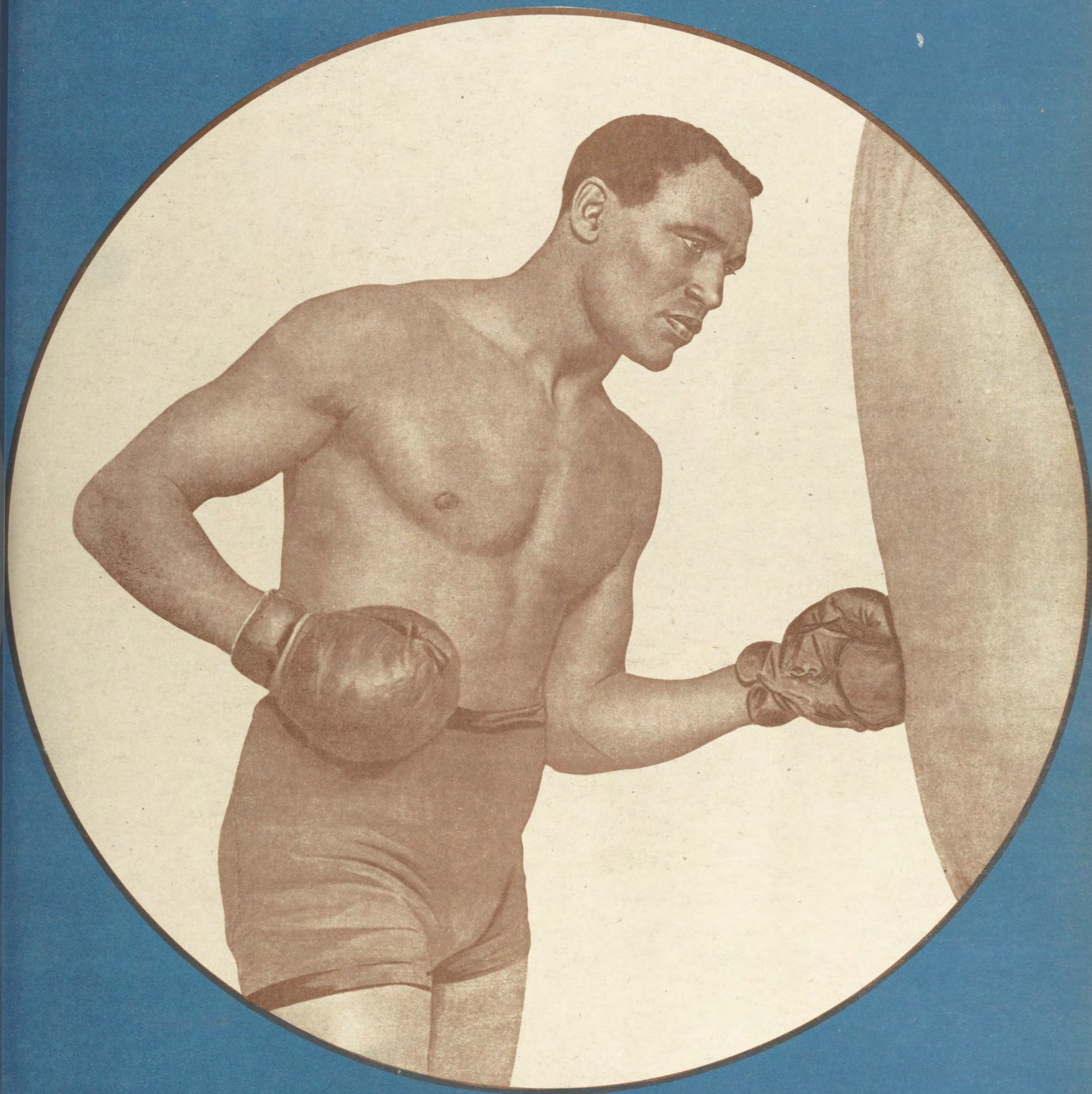


DANS CE NUMÉRO, UN HORS-TEXTE : MARC BONNIER

VIE AU GRAND AIR



JOË JEANNETTE

Le fameux boxeur américain qui rencontrera notre champion, Georges Carpentier, le 21 Mars, à Luna-Park.

PIERRE LAFITTE & C^{ie}

LA COLLECTION D'ART D'EXCELSIOR

1 fr. 50 l'estampe

Reproductions de Tableaux de Maîtres

(Platinogravure 50x40 c/m grandes marges)

l'estampe 1 fr. 50

Deux Boucher
Deux Metsu



Un des deux Metsu.



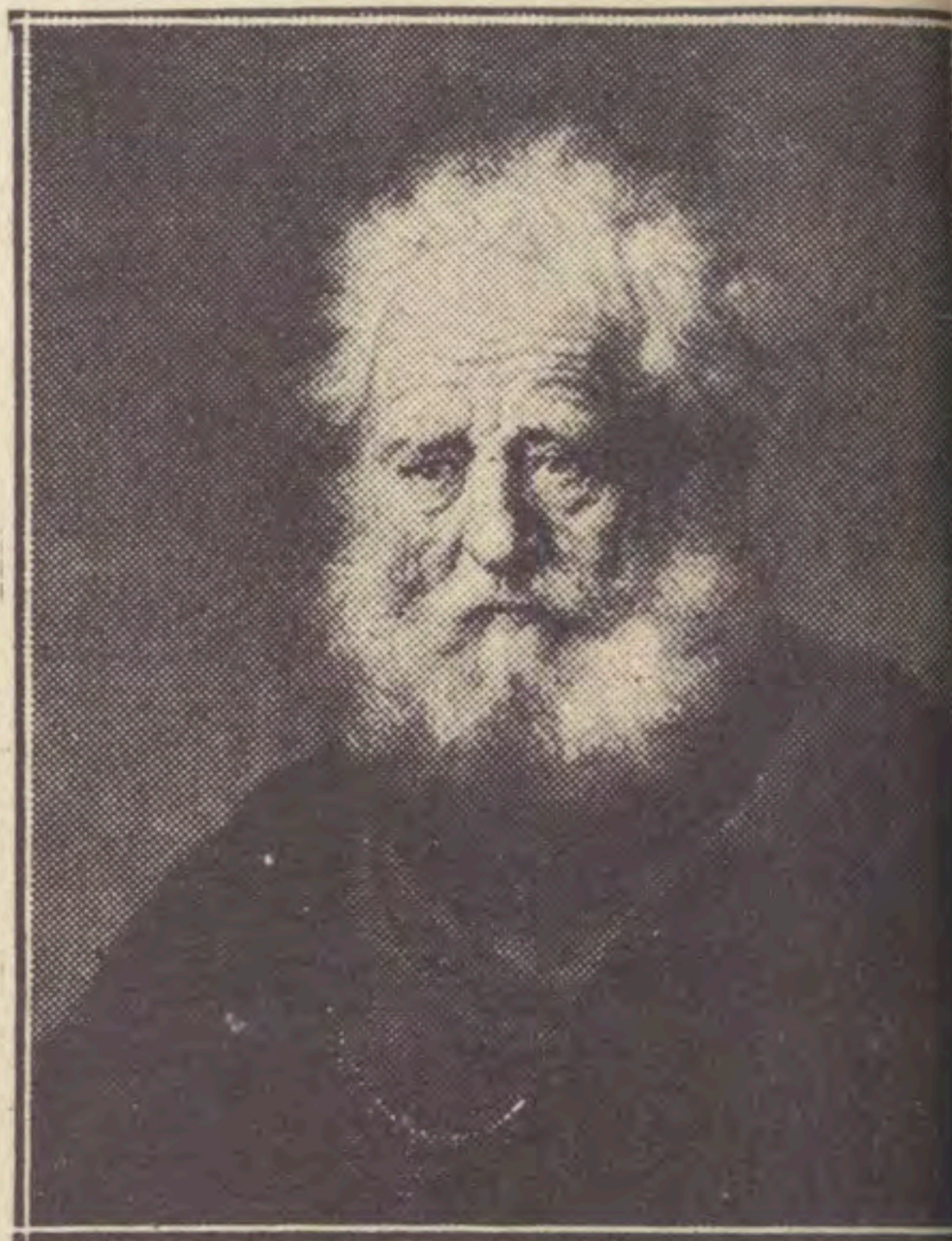
Les deux Boucher.



Les deux Téniers.



Deux Téniers
Deux Rembrandt



Un des deux Rembrandt.

On peut aussi obtenir les estampes de la Collection d'Art d'Excelsior contre l'envoi de 15 en-têtes d'Excelsior de dates se suivant, accompagnés de trente centimes, par série de 15 en-têtes et par estampe.

Adresser les demandes à EXCELSIOR, 88, Avenue des Champs-Élysées, Paris.

L'INTERMÉDIAIRE
17. Rue Monsigny, Paris

**CYCLES
MOTOCYCLES
AUTOMOBILES**
de toutes marques
APPAREILS PHOTOGRAPHIQUES
de toutes marques

FACILITÉS DE PAIEMENT
Demandez le catalogue N° 3

AUX MARINS

7-9, av. de la Grande-Armée
PARIS



Spécialité de vêtements et livrées pour l'automobile, imperméables, caoutchouc et parapluies du chauffeur. Mantoux et fourrures en tous genres.

Equipements complets, leggings, gants, lunettes, etc.

Envoi franco du catalogue général.

Le Temps ne laisse pas de traces sur un visage rafraîchi journellement grâce à la

FLORÉINE

CRÈME DE BEAUTÉ
A. GIRARD 48, rue d'Alsia PARIS

**CHAMPAGNE
GALIS-LOSSEAU
REIMS**

VOITURES DE PROMENADES
pour malades et blessés

DUPONT

10, rue Hauteville, PARIS (VI^e)

Tél. Gobelins 18-67

Catalogue franco



SUSPENSIOIR MILLERET
élastique sans sous-cuisses, 2 fr. 50
pour VARICOCELES, HYDROCELES, CAVALIERS
BANDAGES CURATIFS BAS-VARICES.
LE GONIDEC, 24, Rue Rambuteau, PARIS.

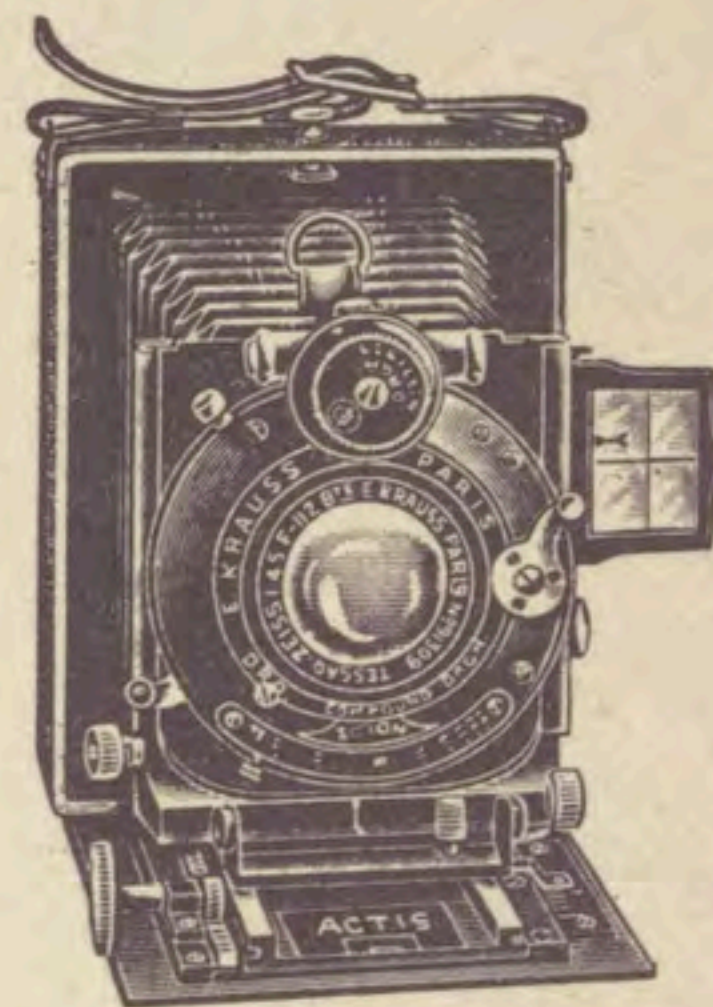
A VENDRE, cause départ régiment: jolie Peugeot 10 HP 1913, Torpedo sport, 2 places et spider. Nombreux accessoires. Etat neu. Ecrire: Le Désert, 13^e Dragons, 4^e escadron, Melun (S.-et-M.).

La PHOTOGRAPHIE des COULEURS
AVEC LES PLAQUES
AUTOCHROMES LUMIÈRE

est plus simple et plus facile que la Photographie en noir.
Reproduction exacte de toutes les Couleurs de la nature.

LES NOUVEAUX APPAREILS

ACTIS-KRAUSS



NOUVELLE
CONSTRUCTION

HAUTE
PRÉCISION

entièrement en métal léger

Foldings, formats 4 1/2 x 6 à 13 x 18 cm.

sont montés avec les célèbres objectifs

TESSAR et PROTAR KRAUSS-ZEISS
et **ANASTIGMATS KRAUSS**

Classés premiers au Concours international du ministère de la Guerre pour la photographie aérienne.

JUMELLES — LONGUES-VUES — MICROSCOPE

CATALOGUES GRATUITS

Aux lecteurs de la "Vie au Grand Air"

E. KRAUSS

18 et 20, rue de Naples
PARIS



VIE AU GRAND AIR



ABONNEMENTS :

France.. .. 28 francs.
Étranger.. .. 32 —
Changement d'adresse : 0 fr. 75.
Les abonnements peuvent se payer en deux fois.

PIERRE LAFITTE & C^{ie}, ÉDITEURS

90, avenue des Champs-Élysées, Paris — Téléphone : 528-64-66-68
Publicité : Huguet, de Pallissaux et Cie, 11, boul. des Italiens
Tous droits réservés pour tous pays. — Copyright in U. S. A. by Pierre Lafitte et C^{ie}.
Les manuscrits et documents ne sont pas rendus.

AVANTAGES AUX ABONNÉS

Les abonnés bénéficient de 5 fr. 50 par an sur les acheteurs au numéro. Ils reçoivent gratuitement le numéro de Noël, les numéros spéciaux et de nombreuses primes.
Liste des primes envoyée franco sur demande.



GRAND D'ESPAGNE II, VAINQUEUR DU GRAND PRIX DE NICE

(Photographies de notre envoyé spécial.)

Dimanche dernier s'est disputé le Grand Prix de Nice (100.000 francs). La victoire est revenue à Grand d'Espagne II (T. Robinson) à M. Michel Calmann. Diavolezza prenait la seconde place devant Chut. En haut, à gauche : le passage devant les tribunes; à droite : l'arrivée.



MARC POURPE ET SON MÉCANICIEN LAFBERGUE A SUEZ

C'est le 12 février que Marc Pourpe vola du Caire à Suez en coupant le désert par la route construite à l'époque des Pharaons et empruntée par l'armée de Bonaparte, route aujourd'hui complètement abandonnée. Le document que nous reproduisons a été offert à Pourpe par les élèves des Arts et Métiers de Suez. (Monoplan Morane-Saulnier, moteur Gnôme, hélice Chauvière.)

LES CROISADES D'AUJOURD'HUI

PAR MARC POURPE, JACQUES SCHNEIDER ET MARC BONNIER

I. — 4.500 KILOMÈTRES DANS LE DÉSERT.

Par MARC POURPE

Je suis enfin rentré à Paris après un long voyage qui fut parfois pénible, mais qui me valut tant de joies, tant de réceptions émouvantes! Mes vols en Egypte et au Soudan sont terminés, et à part les voyages de Port-Saïd au Caire et du Caire à Alexandrie que mon camarade Marc Bonnier a exécutés pendant mon raid vers le Nil Bleu, j'ai complètement rempli mon programme tel que je l'avais annoncé le 15 décembre 1913.

Je vais d'abord revenir sur ma randonnée du Caire à Khartoum. Je parlerai seulement de l'aller, les étapes du retour s'étant passées sans le moindre incident. Seule la monotonie de la route me fit souvent désirer d'en finir au plus tôt, mais je ne voulus pas brûler une seule escale, pour remercier ceux qui avaient installé mes ravitaillements et mes champs d'atterrissage à grand-peine.

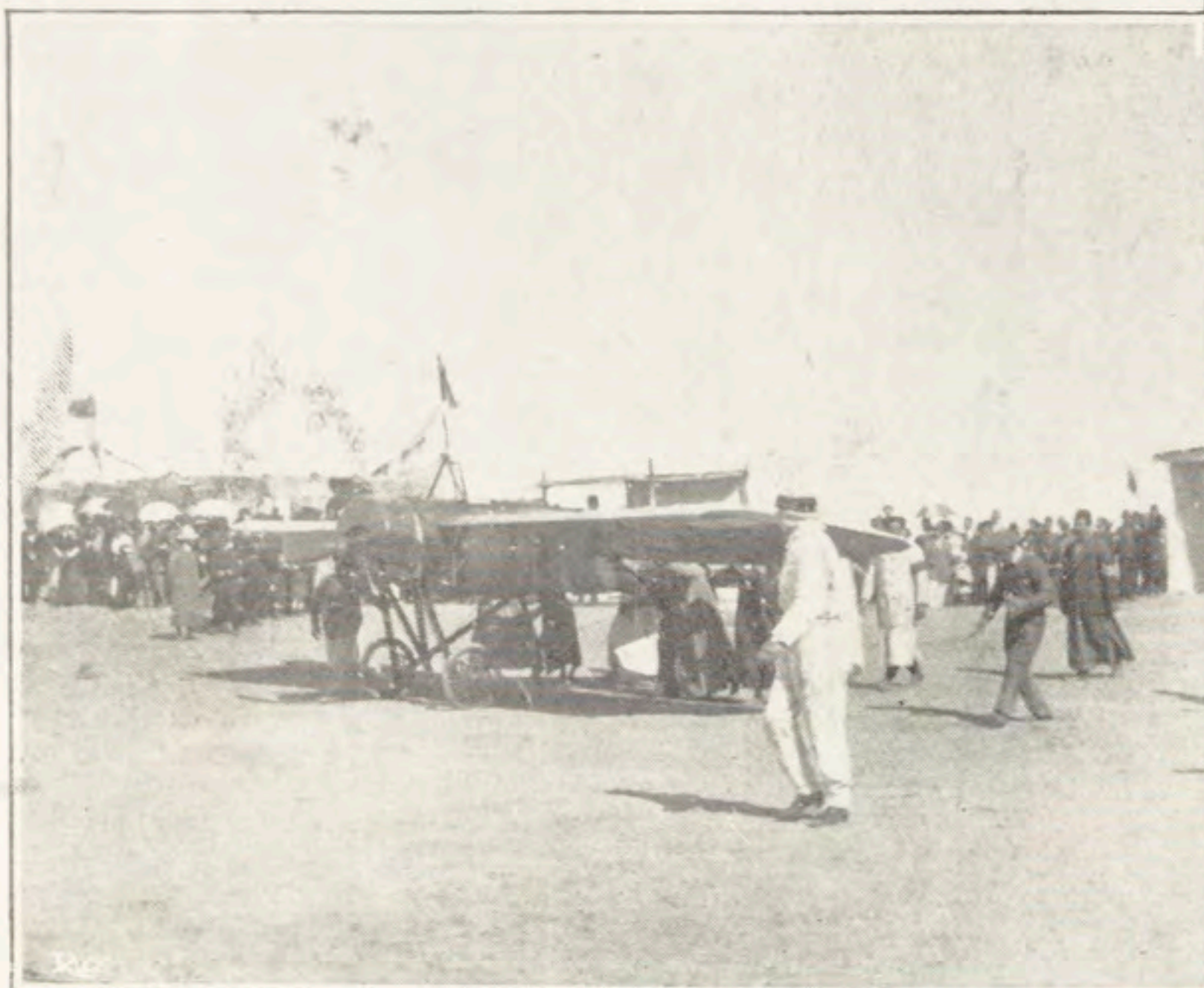
Mon plus grand espoir est que l'accomplissement de ce voyage aérien de près de 5.000 kilomètres sur le sol africain sans le moindre rechange gagnera définitivement à la nouvelle locomotion les derniers sceptiques, qui doutaient

encore du succès de son application dans les colonies. J'espère également que la mauvaise impression qu'avaient laissée nos premières tentatives dans nos colonies d'Afrique Occidentale et de Madagascar, où beaucoup d'argent avait été dépensé sans le moindre résultat pratique, sera du même coup effacée, et que l'on comprendra en haut lieu que ces échecs provenaient uniquement du désordre habituel de notre administration et de l'incompétence des organisateurs en matière aéronautique.

Mon Morane-Saulnier-Gnôme, qui n'avait nullement été construit pour un usage colonial, avait goûté sous l'habile conduite de mon admirable ami Garros les charmes de la traversée de la Méditerranée; aujourd'hui il connaît le désert de rocs de Libye, celui de sable de la Nubie, les ardeurs d'un soleil implacable, les atterrissages les plus divers et les moins hospitaliers.

Pendant 30 jours tout comme les Bédouins et les derviches de ces régions, il a vécu en nomade sans aucune sorte d'abri; deux pieux bien enfoncés de chaque côté des roues, un autre à la queue et une bonne corde en poils de chameau attachant solidement le tout, voilà le hangar, la tente, la bache de mon avion! C'est de l'air qu'il lui faut, toujours de l'air, plein les poumons, et surtout ne jamais lui borner l'horizon.

Mon moteur Gnôme et mon hélice Chauvière n'admet-



UN MEETING A SUEZ

Le vendredi 13 février, Marc Pourpe donna un meeting à Suez, ville où il fut élevé.



MARC POURPE GENTLEMAN

A Suez, Marc Pourpe, redevenu gentleman, se rend à la tribune officielle.



UNE CONFÉRENCE SUR L'AVIATION

Marc Pourpe doit donner des explications sur le fonctionnement de son Morane-Saulnier-Gnôme.



L'HOMMAGE D'UN COUSIN DE POURPE
Dans sa précipitation à féliciter Marc Pourpe, son petit cousin n'arrive qu'avec le papier du bouquet qu'il devait lui remettre.

tent pas le repos. Si par hasard je leur impose un arrêt de plus de 24 heures, je suis certain qu'au prochain départ ils seront gelés, et tout en reprenant leurs sens me feront leurs reproches par quelques hésitations puis bien vite sages et dociles, comprenant que les meilleures plaisanteries sont les plus courtes, pendant 500 à 600 kilomètres, ils égrèneront tous deux leurs 1.200 tours à la minute sans faiblesse.

Pendant ce long voyage aussi bien à l'aller avec vent arrière qu'au retour avec vent debout, j'ai pu admirer du Caire à Khartoum le cours pittoresque du Nil. J'ai survolé cette vallée où Desaix et sa poignée de braves ont laissé tout au long les traces de la première conquête française en Egypte.

J'ai continué plus loin encore, là où les rochers d'Assouan semblent mettre comme au Nil un barrage à la civilisation européenne, et où nos vaillants amis les Anglais ont eu à lutter pendant 60 ans pour gagner, centimètre par centimètre, cette immense contrée.

De Shellal à Wadi Halfa aucun chemin de fer n'a pu être posé à cause des rochers noirs qui surplombent le Nil. Les 350 kilomètres qui séparent ces deux centres sont parcourus péniblement en trois jours par bateaux plats actionnés par des roues à aubes, en deux heures et demie mon Morane a franchi tous ces écueils et ensuite avec la même aisance il a sauté le désert de sable de Nubie, soit 400 kilomètres, sans se soucier des tourbillons et des vagues de sable qui gênent tant les malheureuses caravanes qui, en 15 jours, sans eau, réunissent Wadi Halfa à Abu Hamed.

Voici le Nil encore une fois, mais il a perdu son calme du Delta. Les barrages que lui font les îles multiples l'irritent, il remue et écume fortement sur près de 250 kilomètres, et ce moineau gigantesque qui, par son ronflement, a tout l'air de



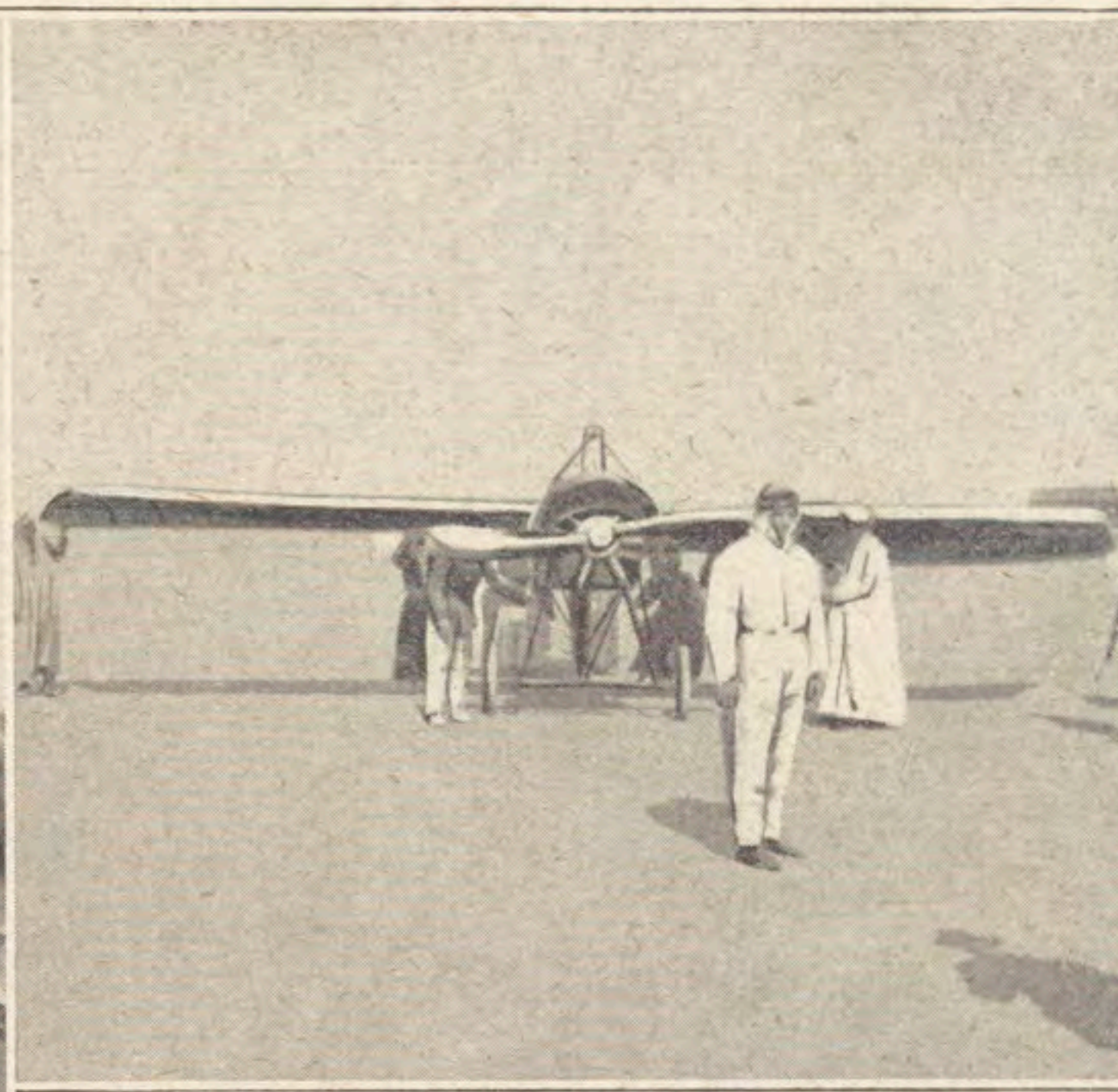
LA REMISE DU COURRIER
Marc Pourpe a battu tous les records de vitesse pour le transport du courrier de Suez à Port-Saïd.



LE HANGAR A SUEZ
A Suez, Marc Pourpe donna plusieurs meetings sur son Morane-Saulnier-Gnome, avant de s'envoler vers Port-Saïd.



LE DERNIER COUP D'AILE
C'est sur une place, à l'intérieur de la ville, que Marc Pourpe a atterri à Port-Saïd, terminant sa merveilleuse croisade.



L'ARRIVEE A PORT-SAÏD
Marc Pourpe vient de terminer ses raids prodigieux, ayant franchi près de 5.000 kilomètres en Egypte et au Soudan.

se moquer de ses vains efforts à briser ses entraves le fait grogner encore plus fort. Au-dessus de son lit l'insolent moineau bondit sur la crête de ses remous, mais, sans s'en inquiéter, il file toujours au sud, droit devant lui.

Les rochers sombres et tristes malgré le soleil tout blanc réapparaissent un peu après Atbara, aussi je quitte le fleuve sinueux et courroucé pour reprendre le désert, non plus un désert de sable fin et doré comme celui de la Nubie, mais un désert couvert de petites touffes rondes, des touffes grisâtres qui ne sont que des épines, dont les chameaux et souvent même les Bédouins font leur nourriture. Tout près des Wadis qui traversent en grande quantité ce désert, perpendiculairement au Nil, ces bouquets d'épines se rapprochent, se resserrent et par endroits le sable disparaît complètement sous leurs branches sèches. Leur taille aussi grandit légèrement là où il y a un peu plus d'humidité; et dans cette broussaille je ne vois pas un coin, pas un petit carré où je puisse poser les pattes de mon avion si le cœur venait à lui manquer, mais il n'en a pas l'intention, il lui faut Khartoum et le Nil Bleu pour le captiver et l'arrêter.

On aperçoit les hauts rochers qui de chaque côté du Nil forment la fameuse gorge de Shabluka. Le mont Royan surplombe toute la région de sa tête noire. Jamais, tout comme les Pyramides, ses 2.000 mètres n'avaient été dominés.

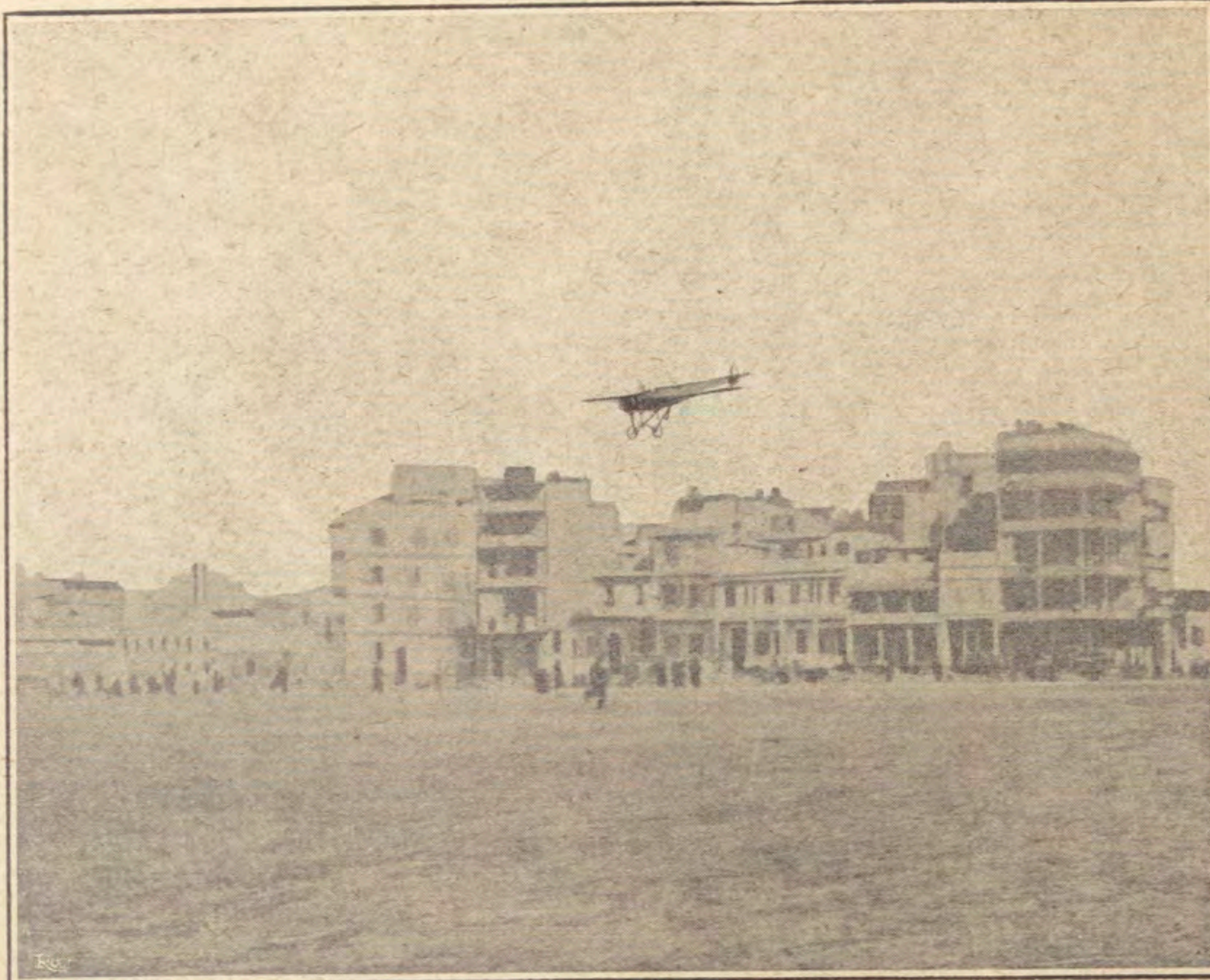
Tiens! déjà finie notre promenade quotidienne, déjà avalés nos 580 kilomètres, voici une ville, une grande ville, au loin, non pas un gros centre indigène, comme il y en a tout le long du Nil: je vois de grandes maisons blanches entourées de vastes parcs, de larges rues bien tracées, bordées chacune de deux rangées d'arbres, la ville, d'en haut, forme un immense « Union Jack », dont le



MARC POURPE FACTEUR
Marc Pourpe est le facteur aérien colonial: aux Indes, en Indo-Chine, en Birmanie, en Australie, en Egypte, au Soudan, il a transporté le courrier.



LES FELICITATIONS
L'appareil est fleuri, les notabilités se présentent pour féliciter le hardi champion du Morane-Saulnier-Gnome qui vient d'atterrir à Port-Saïd.



L'ATERRISSAGE DANS LA VILLE A PORT-SAID

On voit que Marc Pourpe dut descendre à Port-Saïd sur une place publique entourée de maisons. Cela le changeait du désert.

cœur serait la statue du général Gordon, le héros martyr de Khartoum. Et tout cela a poussé magiquement en plein désert, là où immédiatement en dehors de la ville l'on ne voit plus un signe de végétation, pas même l'éternel palmier à dattes !

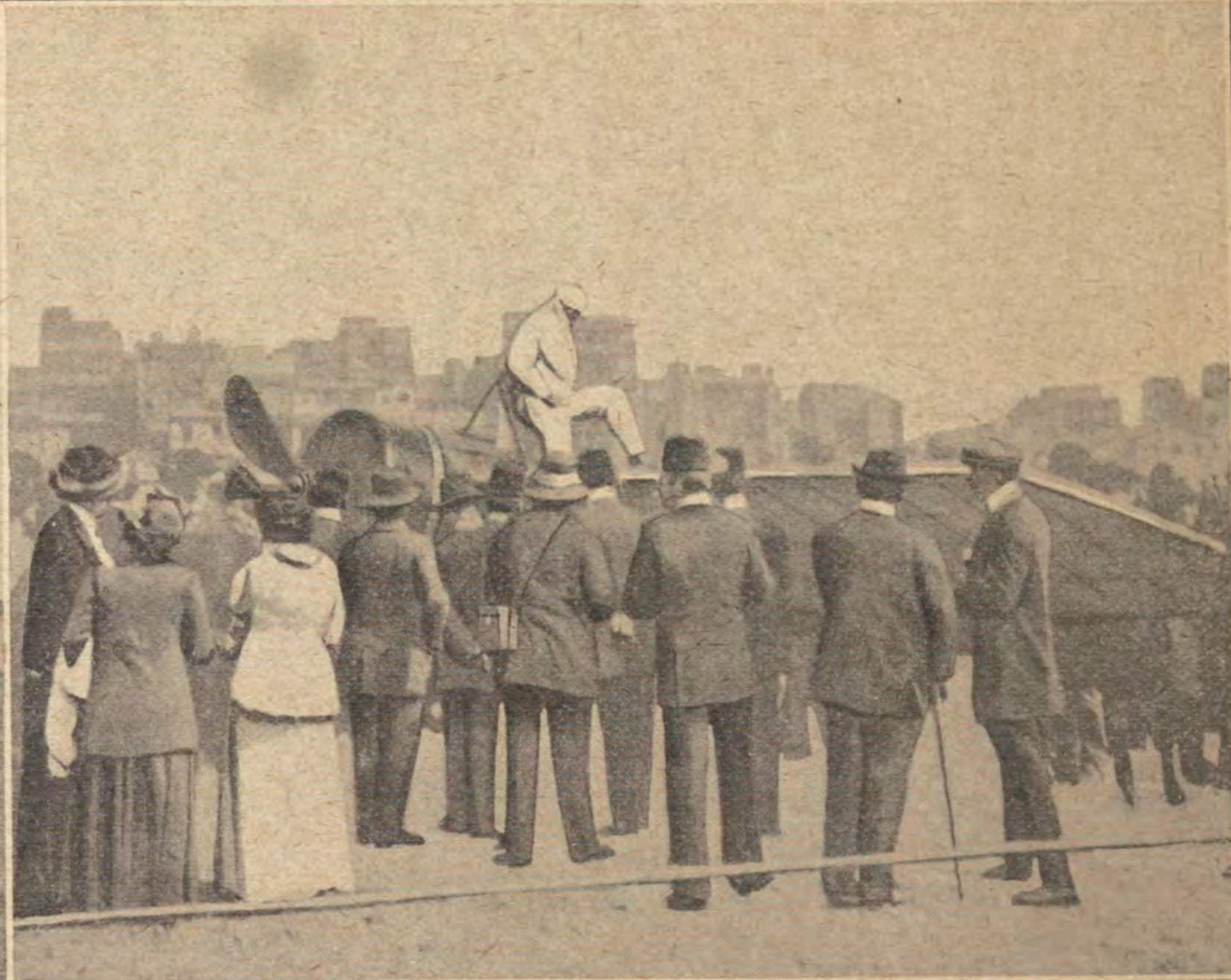
Je suis surpris, émerveillé, je n'en crois pas mes yeux.

Un immense pont traverse le Nil Bleu, près de lui les vastes ateliers métalliques des chemins de fer. Sur la berge en bordure des quais, toute une flotte de bateaux canonnières, etc. Cela a un aspect sérieux, on a l'impression d'une ville en pleine prospérité, complètement achevée, et non pas comme la plupart de nos villes coloniales cet aspect d'état embryonnaire qu'elles conservent toujours.

Je distingue très bien la séparation du quartier européen de celui des indigènes, mais l'un comme l'autre en prévision de l'avenir ont un tracé identique avec de vastes squares et de belles rues spacieuses et garnies.

Cela fait honneur à son créateur, à Lord Kitchener ; c'est un travail de géant qu'il avait entrepris, mais son succès est évident, éclatant, et dans quelques années, dès que l'irrigation sera un fait accompli, Khartoum sera sans aucun doute le centre le plus riche et le plus prospère de toute l'Afrique Soudanaise.

Le Palais du Sirdar, je le reconnais sans peine, cela doit être bien entendu le grand bâtiment qui ressort en bordure du fleuve. Je pique vers ce parc féerique, je fais un tour pour bien admirer cette merveille, puis je vois plus au Sud, un panache de fumée et beaucoup de petits points blancs et kakis, c'est pour nous cela mon brave Morane, mon vaillant Gnôme, allons-y ! Un arbre blanc nous invite à descendre tout doucement dessus sans l'abîmer, et nous



MARC POURPE DESCEND DE SON AVION

C'est la fin de la randonnée triomphale : Marc Pourpe et son Morane-Saulnier-Gnôme ne se ressentent nullement de leurs terribles efforts.

acceptons. La foule aussitôt se rue ; la police ? Il n'y en a plus depuis quelques instants, elle est devenue foule elle aussi ; mais nous comprenons cela si bien, que je demande aux officiers de ne pas permettre de frapper cette foule de braves Soudanais et de les laisser contempler à leur aise mon cher avion. Il sait bien lui que si on le bouscule, c'est par amitié, et il en a vu d'autres. Il n'en voudra à personne et son pilote non plus, surtout lorsqu'il voit la foule s'écarter respectueusement et le Sirdar, sir Reginald Wingate, lui dire très simplement la voix rendue très émue :

— Monsieur, je suis aussi énervé, aussi emballé que le jour de la bataille d'Ondurman (1898), permettez-moi de vous féliciter au nom de tous et de vous remercier d'être venu si loin. J'ai fait la conquête du Soudan pas à pas, de ce désert que vous venez de traverser, je ne sais vous cacher l'émotion qui m'étreint, qui nous étreint tous en y voyant aujourd'hui le dernier mot de la civilisation : un aéroplane français.

Je ne décrirai pas tous les cris, les « hurrahs », « vive la France », etc., que j'ai entendus. Le sol en tremblait presque, mais je dirai simplement que j'ai été accueilli avec peut-être encore plus d'enthousiasme que si j'avais été un des leurs. Pendant huit jours j'ai été fêté par tous avec la cordialité qui est le charme des Anglais.

Mon voyage aller était terminé.

Je n'insisterai pas sur mon trajet du retour que j'effectuai par petites étapes de 2 à 300 kilomètres et je vous parlerai maintenant de mes derniers vols en Egypte.

Mais, auparavant, il est indispensable que je mentionne particulièrement



L'AVIATEUR S'ESSUIE LE VISAGE

Marc Pourpe a eu les yeux extrêmement fatigués par la réverbération du soleil sur le sable brûlant du désert, et la lumière artificielle lui était interdite.



L'APPAREIL FLEURI

Marc Pourpe, par sa valeur et sa simplicité, souleva l'enthousiasme de toutes les populations qui se rendaient compte des difficultés vaincues.

la délicatesse et la bonne camaraderie de Marc Bonnier, qui, pendant que je faisais mon raid du Caire à Khartoum et retour au Caire, aurait très bien pu m'enlever deux voyages que j'avais à cœur de faire le premier pour des raisons que je fais connaître dans les lignes qui suivent.

Mon camarade Bonnier a sans hésitation sacrifié son intérêt pécuniaire pour me permettre d'être le premier à voler chez moi. Il m'a laissé également, quoique étant sur place, rejoindre par la voie des airs la mer Rouge à la mer Méditerranée, son bon cœur et sa conduite à mon égard et à l'égard des miens ne doivent pas être passés sous silence.

Il serait à souhaiter pour nous tous Français et aviateurs en particulier, qu'il y ait toujours ce respect des convenances que nous nous devons à chacun, et ce tact charmant. Il en résulterait un peu plus de solidarité entre nous, seule condition pour que notre industrie et nous-mêmes qui luttons tant pour le bénéfice de notre travail et de la renommée que nous gagnons plus par l'opiniâtre volonté d'être les premiers partout que par les encouragements que nous attendons toujours.

VERS LE PAYS DE MON ENFANCE !

Mon appareil et mon moteur vaillants furent complètement visités, et j'eus la satisfaction de constater que c'était une précaution inutile : pas une goupille n'avait bougé, pas un bouton à resserrer, et ceci après avoir parcouru plus de 7.580 kilomètres dont 2.500 avec mon ami Roland Garros, lors de sa fantastique traversée de la mer Méditerranée, de son voyage de Marseille à Paris et de ses différents meetings.

Le jeudi 12 février à 9 heures 40, je prenais mon envol du terrain d'aviation de Mataria et malgré la forte chaleur je montais vite à 500 mètres.

Au lieu de suivre la voie ferrée qui fait un énorme détour pour passer à Ismaïlia et ensuite longer le canal de Suez, je résolus de couper par le désert et de suivre la vieille route des Pharaons qui est abandonnée depuis des siècles. Je savais également que des tours ou leurs ruines construites à l'époque de Napoléon, existaient tous les 10 kilomètres environ. Puis je n'avais que 140 kilomètres à parcourir, ce qui est si peu de chose pour un Morane-Saulnier-Gnome, aussi je pris la direction Ouest-Est dès que j'eus reconnu la première de ces fameuses tours ; je voyais sous moi cette route datant des Pharaons, qui reliait le Caire à Suez, et qui serait encore utilisable si elle n'était pas coupée tous les trois ou quatre kilomètres, par d'énormes ravins créés par les pluies torrentielles qui se déversent dans le Delta.

De temps à autre ce ruban disparaissait, ma vieille boussole fidèle compagne, me retenait dans la bonne route.

Je filais vite, plus j'avais vers l'Est, vers le but de ce petit voyage, insignifiant au lendemain de mon raid de Khartoum, plus j'apercevais l'énorme masse des Gebels Attaka, qui, par leur aspect sombre, me bornaient l'horizon et plus mon cœur battait fort ; oui, fort, très fort, beaucoup plus que dans n'importe quel autre instant de ma vie d'aviateur, qui date de six ans, de l'époque héroïque des Delagrangé et des Lefebvre.

L'Attaka approchait, le sol sous moi changeait de relief, le sable et les Wadis faisaient de plus en plus place au roc noir et aride, l'air aussi changeait, je sentais que j'avais bien moins vite, et j'avais presque froid.

De 500 mètres je montais à 1.200, pour passer le goulet formé par les Gebels Oweibed et ceux de l'Attaka. Mon vol était singulièrement ralenti, le vent devait s'engouffrer entre les deux chaînes de montagnes et me tenir tête, j'étais également

secoué par moments avec furie, mais qu'importe. Je savais que là-bas entre la montagne sauvage et la mer Rouge que bientôt j'allais apercevoir, toutes les pensées étaient pour moi, et que tous les cœurs devaient battre ferme.

Tout à coup, mes yeux figés à l'horizon, distinguèrent un point noir dans une espèce de nébulosité, au bord du filet argenté bien droit... et puis je ne vis plus rien... ce fut à peine une lueur... je ne vis plus que du flou, mes yeux pleuraient et mon cœur à son tour battait à se rompre : j'avais deviné Suez — Suez que j'avais quitté quatorze ans auparavant, après y avoir passé toute ma jeunesse ; Suez, où ma bonne grand'mère m'avait élevé et où elle repose aujourd'hui pour toujours ; Suez, où je vis pour la dernière fois mon pauvre père à son retour des guerres de Chine.

Toute ma jeunesse endiablée et vagabonde, en un clin d'œil m'apparut, et je revis les vieux camarades, mes complices d'alors, que je savais là-bas pensant aux mêmes choses que moi.

Voici que je distingue mon terrain d'atterrissage, c'est un aérodrome complet, avec tribune d'honneur, tribune grillagée pour le harem, buffet, hangar parfait, le tout bien clôturé ; ils sont peu et pauvres à Suez, mais ils se sont tous réunis et chacun a donné son maximum pour recevoir le « P'tit Marco » avec honneur.

Je coupe l'allumage et à pic je descends de 1.200 à 100 mètres, puis je re mets le contact et je vais faire un tour sur la ville indigène en émoi.

Puis je reviens atterrir.

D'abord je n'entends pas un son, je ne vois pas un mouvement, c'est impressionnant au plus haut point, et tout à coup, la foule se précipite sur l'appareil, vers moi, et je suis enlevé, embrassé, par tous, et tous pleurent, mes braves camarades, ma bonne tante et mon oncle rient et sanglotent, mon petit cousin, qui devait me remettre un énorme bouquet, me donne le papier qui le contenait, il a perdu les fleurs en route... Le frère directeur qui m'a eu comme élève pendant huit ans est là aussi, comme les autres, il a sa larme et m'embrasse : je suis complètement abasourdi.

Le Consul de France, M. Allamer, aussi ému que les autres en m'embrassant, me fait un petit discours d'une voix un peu tremblante, ce qui rend encore plus émotionnants ces quelques instants.

Pour terminer cette mémorable réception, on joue la *Marseillaise*, et sous un soleil torride, c'est nu-tête que nous écoutons respectueusement notre hymne national. Jamais depuis que l'on me fête par ce chant de gloire, je n'ai éprouvé plus de fierté qu'en cette occasion.

Le 13 et le 15, je donnai deux meetings pendant lesquels j'allais survoler la rade, l'entrée du Canal de Suez à Port-Tweïck et tous les grands bâtiments que je reconnaissais : c'était ma visite à de vieilles connaissances.

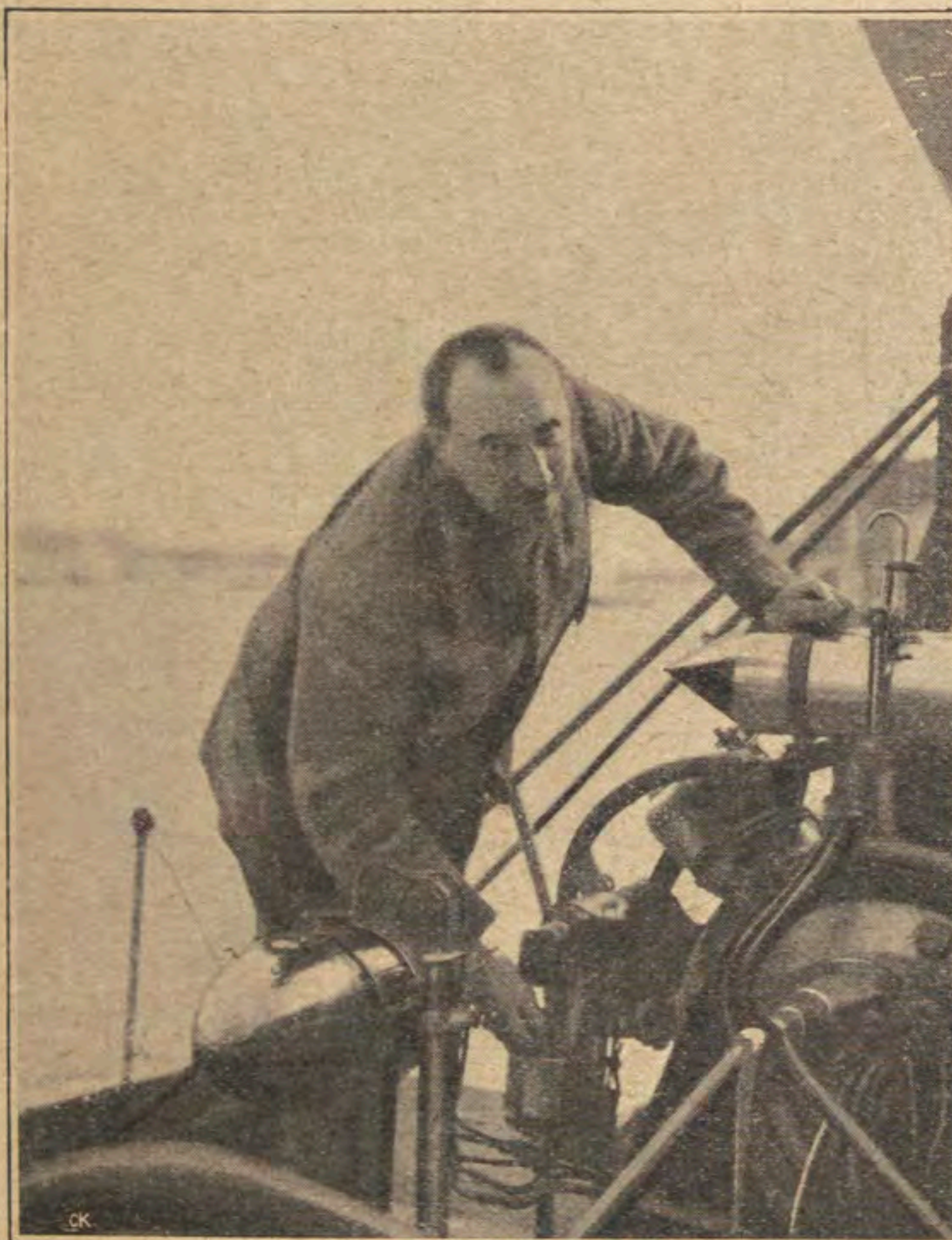
Pendant trois jours ce ne fut que réceptions chez les Frères des Ecoles chrétiennes, mes anciens professeurs, au Cercle Français, au Cercle Egyptien, un banquet offert par le Comité, etc... J'ai été fêté par tous, et je sentais que vraiment c'était avec joie, avec plaisir, que l'on me recevait et non parce qu'il fallait recevoir l'aviateur français. Je me sentais constamment en famille et, malgré les fatigues d'un tel régime qui dure depuis deux mois, c'était vraiment reposant pour le cœur et pour l'esprit.

LE CANAL DE SUEZ

Le 17 février je devais clôturer mon séjour en Egypte, par la jonction de la mer Rouge à la mer Méditerranée, en survolant le canal de Suez d'un



LORD KITCHENER EN GLISSEUR
Jacques Schneider emmène en glisseur lord Kitchener (la casquette en arrière) et M^{rs} Parker, sœur de lord Kitchener.



JACQUES SCHNEIDER

Jacques Schneider vient d'accomplir en glisseur le raid extrêmement difficile du Caire à Khartoum. (Moteur Salmson, Canton-Unné,



A LOUQSOR

Jacques Schneider se prépare à faire ses ravitaillements à son escale de Louq-or. (Moteur Salmson 13 chx, hélice Chauvière.)



AU DEPART DE LOUQSOR

En aéroplane et en glisseur, ce sont des Français qui ont les premiers joint le Caire et la capitale du Soudan

bout à l'autre. Je quittais mon terrain d'atterrissage de Suez à 9 heures 17 et allais une dernière fois survoler la ville, puis je piquais sur Port-Tweffick, faisais un virage sur la rade et, me plaçant dans l'axe du canal, je coupais l'allumage et rentrais dans le canal effleurant l'eau.

Le vent de Sud-Ouest m'était favorable, aussi je voyais les coquets campements qui bordent le canal défilier rapidement ; ces campements sont formés de deux corps de bâtiments où logent les employés de la compagnie, situés vis à vis l'un de l'autre, et d'un autre bâtiment où sont les bureaux. Au milieu, un grand mât qui sert à faire les signaux aux bateaux en marche. Ces jolis villages sont entourés de gentils jardins et d'arbres bien verts, ce qui tranche singulièrement avec le reste qui n'est que désert et sable.

Je reconnus Chalouf, Généffe, je pris le grand lac Amer à l'ouest le longeant sans arrêt, passais au-dessus de Kabret, puis de Deversoir, Toussoum, Ismailia, El Ferdane, Ballah. A partir de cet endroit je naviguais en plein sur des sables détrempés. A 10 h 25 je survolais le bac de Kantarah où des centaines de chameaux attendaient leur tour pour passer d'Asie en Afrique. Je continuais sur Le Cap, Tineh, Raz-el-Ech, et enfin, j'apercevais nettement les réservoirs blancs de Port-Saïd, le Port, ainsi qu'au loin un point noir qui était la statue de Ferdinand de Lesseps. Quelques secondes plus tard je volais au-dessus d'elle en signe d'hommage au grand Français, qui a conçu et exécuté cette œuvre grandiose qu'est le canal de Suez. Puis je retournais vers la ville de Port-Saïd, où j'atterrissais près de la gare sur le terrain de sable que l'on m'avait préparé : j'avais mis exactement une heure vingt-six minutes pour faire le trajet de Suez à Port-Tweffick, par le canal, et encore avais-je fait un crochet au-dessus d'Ismalia, et un autre au-dessus du monument de Ferdinand de Lesseps. Les bateaux mettent 16 heures pour faire le même parcours, seul un contre-torpilleur, exceptionnellement, a mis 4 heures et quelques minutes. Le chemin de fer qui longe le canal par express met 4 heures 15 minutes.

J'avais battu de loin tous ces records, et aucune lettre ne mit moins de temps que celles que je transportais avec moi et qui firent la joie de leurs destinataires.

Mon appareil maintenant repose dans un hangar à Villacoublay. Les ailes démontées. Il prend de nouveau l'air de son pays natal. Le pilote

notre Nieuport, avec l'intention d'atteindre Vienne. Car si nous avions parlé du Caire, on nous eût dit : « Vous êtes jeunes, c'est vrai, un peu fous, c'est encore vrai, mais réfléchissez : vous avez devant vous la vallée du Danube, les Carpathes, les plaines inhabitées de la Thrace, Constantinople, l'Asie, le Taïrus... jamais vous ne pourrez y arriver. »

Nous avons donc dit que nous irions à Vienne et nous sommes partis sur un Nieuport vieux de deux ans avec un Gnôme qui avait déjà servi longtemps et de l'essence pour 400 kilomètres à peine.

A 70 kilomètres de Paris, atterrissage, avaries légères ; nous repartons, mais encore une fois les éléments nous forcent à attendre, puis nous atteignons Nancy où nous faisons escale. Par un assez beau temps, à 2.000 mètres de haut, nous survolons l'Allemagne, respectant très soigneusement les zones interdites.

Nous passons ensuite par Nurnberg ; franchissons en 29 minutes les 120 kilomètres séparant Linz de Vienne, d'où nous nous rendons à Sopron chez M. Deutch qui nous avait invités à une partie de chasse ; de là, nous filons sur Budapest. A 2.800 mètres de haut au-dessus de la ville, nous enregistrons 15 degrés sous zéro.

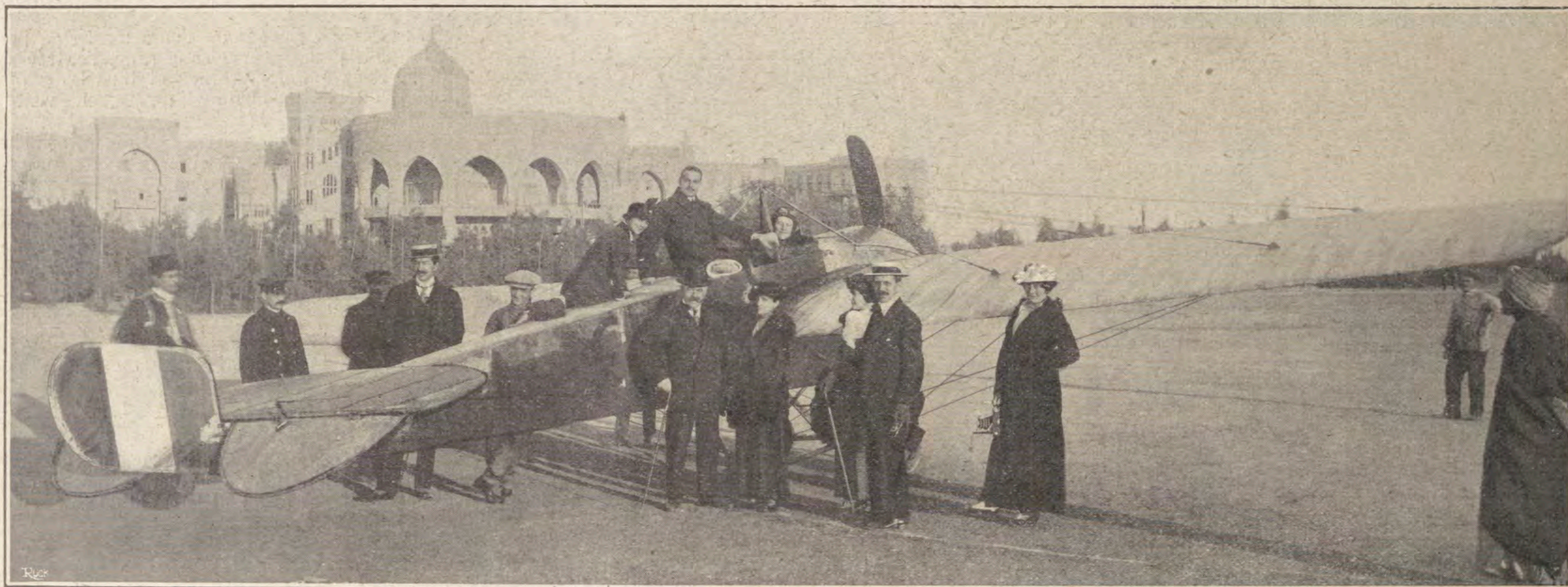
Nous survolons quelques jours plus tard la plaine hongroise à 50 mètres de hauteur au grand effroi des habitants, de leurs chevaux, du bétail et de la volaille, effarouchés par le ronflement du moteur. Puis c'est Arad, petite ville près des Carpathes. Et nous arrivons à Bucarest.

Quelques heures plus tard, nous partons pour le trajet annoncé comme difficile de Varna à Constantinople où nous arrivons sans difficulté.

J'hésitais pour savoir où aller lorsque me parvint la nouvelle imprévue de l'accident de Daucourt. Rien n'était préparé. Pourtant, en 8 jours les ravitaillements sont terminés.

Enfin, nous repartons. Après avoir volé le long de la mer, nous nous engageons bientôt au-dessus des montagnes dans une contrée couverte de neige. Une haute barrière de nuages, absolument infranchissable, nous oblige à atterrir : nous sommes à Isnik-Nicée.

Le lendemain, le temps étant un peu remis, nous repartons pour arriver à Eski-Chéhir, où nous descendons à l'endroit où se trouvait le camp de Godefroy de Bouillon. Là encore ce sont les religieux qui arrivent les premiers.



MARC BONNIER AU CAIRE

L'aviateur Marc Bonnier a accompli avec un passager, son mécanicien Barnier, le raid Paris-Le Caire, exploit qui semblait impossible, étant donné les difficultés du parcours. A son retour, il vint de Marseille à Paris en aéroplane. (Monoplan Nieuport, moteur Gnôme, hélice Chauvière.)

aussi a besoin d'un peu de repos avant d'entreprendre la suite de ses raids aériens en Indo-Chine.

MARC POURPE.

II. — LE CAIRE-KHARTOUM EN GLISSEUR

Par JACQUES SCHNEIDER

Khartoum 10 mars (par dépêche). — Nous voici arrivés à Khartoum après un voyage qui fut parfois difficile surtout depuis Shellal. Jusque là, mon glisseur actionné par son puissant 130 chevaux Salmson (Canton-Unné) m'avait permis de maintenir une vitesse moyenne de 55 kilomètres à l'heure, ce qui est un résultat à mon avis magnifique, car les courbes du Nil, les bancs de sable et aussi le vent m'obligèrent à faire des zigzags nombreux.

Les cataractes furent passées sans encombre. A partir de Shellal, nous n'avancâmes plus qu'assez difficilement. Le vent qui soufflait en trombe nous couvrait de sable. Par prudence j'avais pris un pilote à partir de Louqsor et je n'eus pas à m'en repentir car plus nous avançons, plus le Nil devenait traître. Il ne faut pas croire en effet que ce beau fleuve soit calme, j'y ai rencontré des courants violents, même de véritables vagues, ce qui m'a obligé à placer une hélice blindée sur mon glisseur.

Enfin, nous sommes arrivés ce matin à 10 heures à Khartoum en parfait état et avons remis au Sirdar les lettres qui nous avaient été confiées pour lui.

Nous ne comptons pas nous en tenir là, nous avons en effet l'intention de repartir pour Kadok vendredi.

JACQUES SCHNEIDER.

III. — PARIS-LE CAIRE AVEC PASSAGER

Par MARC BONNIER

Nous sommes à Villacoublay. C'est là que, par une grise matinée d'automne tout endeillée de brouillard et de pluie, nous montons, Barnier et moi, dans

Ils ont couru pendant trois kilomètres par un froid de loup et les voilà près de nous dans un état de transpiration tel que c'est à nous, chose paradoxale, de les soigner.

Le jour suivant, après une réparation à l'hélice, voyage très pénible de 500 kilomètres jusqu'à Konia, au-dessus de régions glacées, inhabitées, à 3.000 mètres de hauteur, par un froid intense.

C'est très peu rassuré que je continue mon voyage. Heureusement, tout se passe bien. Nous volons déjà depuis un temps qui semble mortellement long et nous cherchons encore les pics proprement dits du Taurus, quand j'aperçois à l'avant d'énormes cimes blanches qui me paraissent infranchissables. Le découragement va s'emparer de moi, mais tout à coup au travers d'une éclaircie, j'aperçois en bas, à ma stupéfaction, une grande nappe bleue, c'est la Méditerranée. Sans nous en douter, nous avons traversé le Taurus.

Sans autres difficultés, nous atteignons Adana, d'où nous nous dirigeons sur Alexandrette.

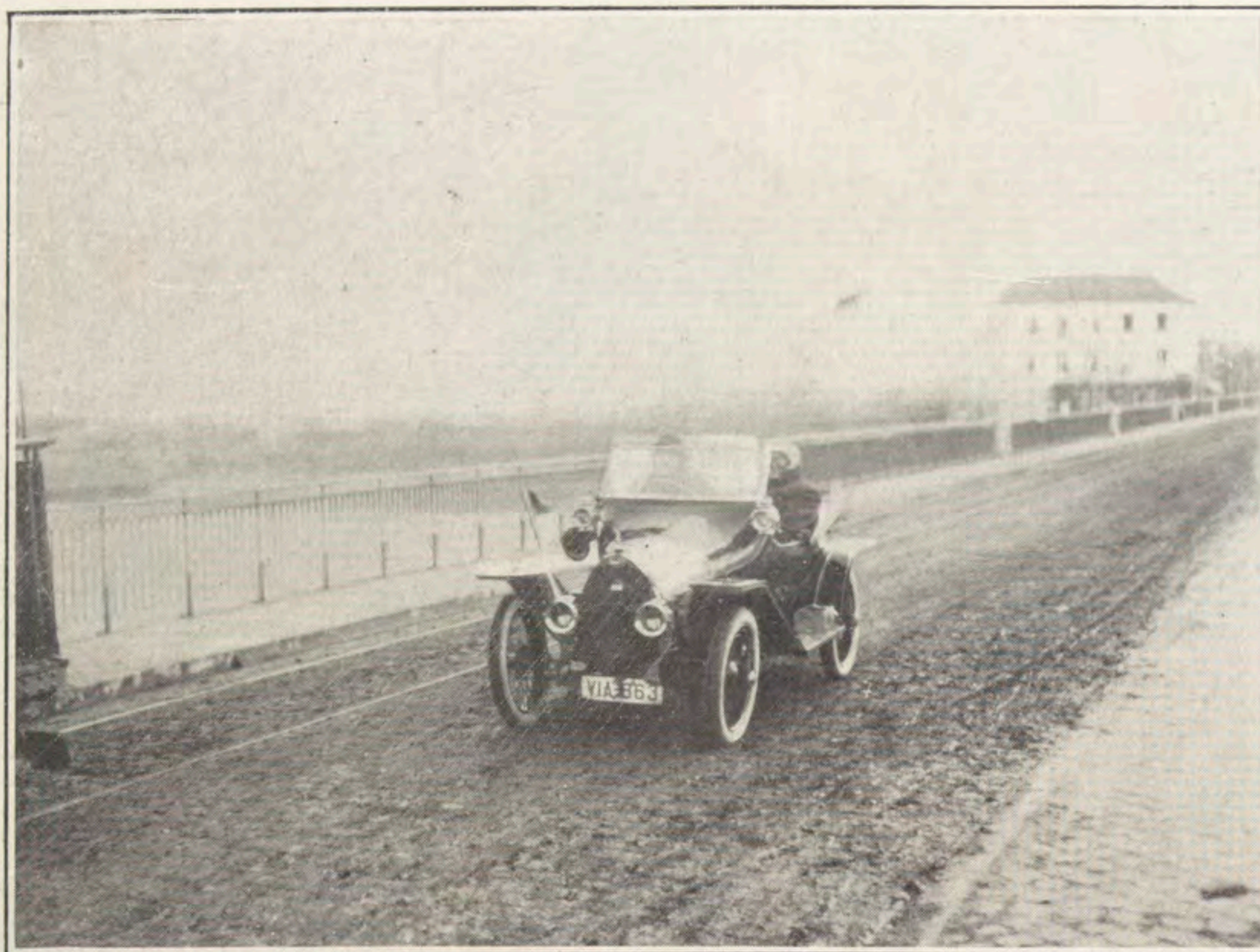
Puis, c'est Tripoli et ensuite Beyrouth. Je vais jeter des drapeaux français et turcs sur le palais du Gouverneur du Liban.

Nous arrivons à Jérusalem peu après et là j'assiste à ce spectacle inoubliable d'une foule de près de 40.000 personnes accourues pour contempler la merveilleuse machine.

De Jérusalem au Caire, il y a 700 kilomètres qui nous paraissent bien longs. Enfin, voici Port-Saïd : presque à court d'essence, je dois atterrir en pleine ville. Nous y recevons un accueil des plus chaleureux, mais le temps presse, il faut arriver. A 3 h. 30, je me dirige sur le canal de Suez, puis je suis le canal d'Ismalia au Caire ; nous marchons dans le soleil couchant qui nous aveugle, puis disparaît. Pourtant je ne vois pas encore Le Caire et je commence à être inquiet, quand voici que se dessinent au loin trois petits triangles : les Pyramides, un ruban d'argent, le Nil ; un trait noir, un pont.

Alors, c'est l'atterrissage, les trois tours de l'aérodrome avant de poser l'appareil à terre et la grande joie d'être enfin arrivés au but, la fin du voyage.

MARC BONNIER.



FRÉDÉRIC SUR SA BUGATTI

Sur sa petite Bugatti, Frédéric fait une course magnifique. Il a pris la première place de sa catégorie à Boulogne, au Val Suzon, au Limonest, à Avignon, à Toulouse.



AUZEMERY AU LIMONEST

La fameuse équipe formée par Thomas, Ravand et Auzemery triomphe dans les épreuves organisées à chaque étape. Les trois voitures continuent leur marche régulière vers Paris.



BERIA DANS L'ÉTAPE LYON-NICE

Beria, sur sa voiture italienne, a triomphé dans la cinquième catégorie, dans les courses de côte du Val Suzon et du Limonest.



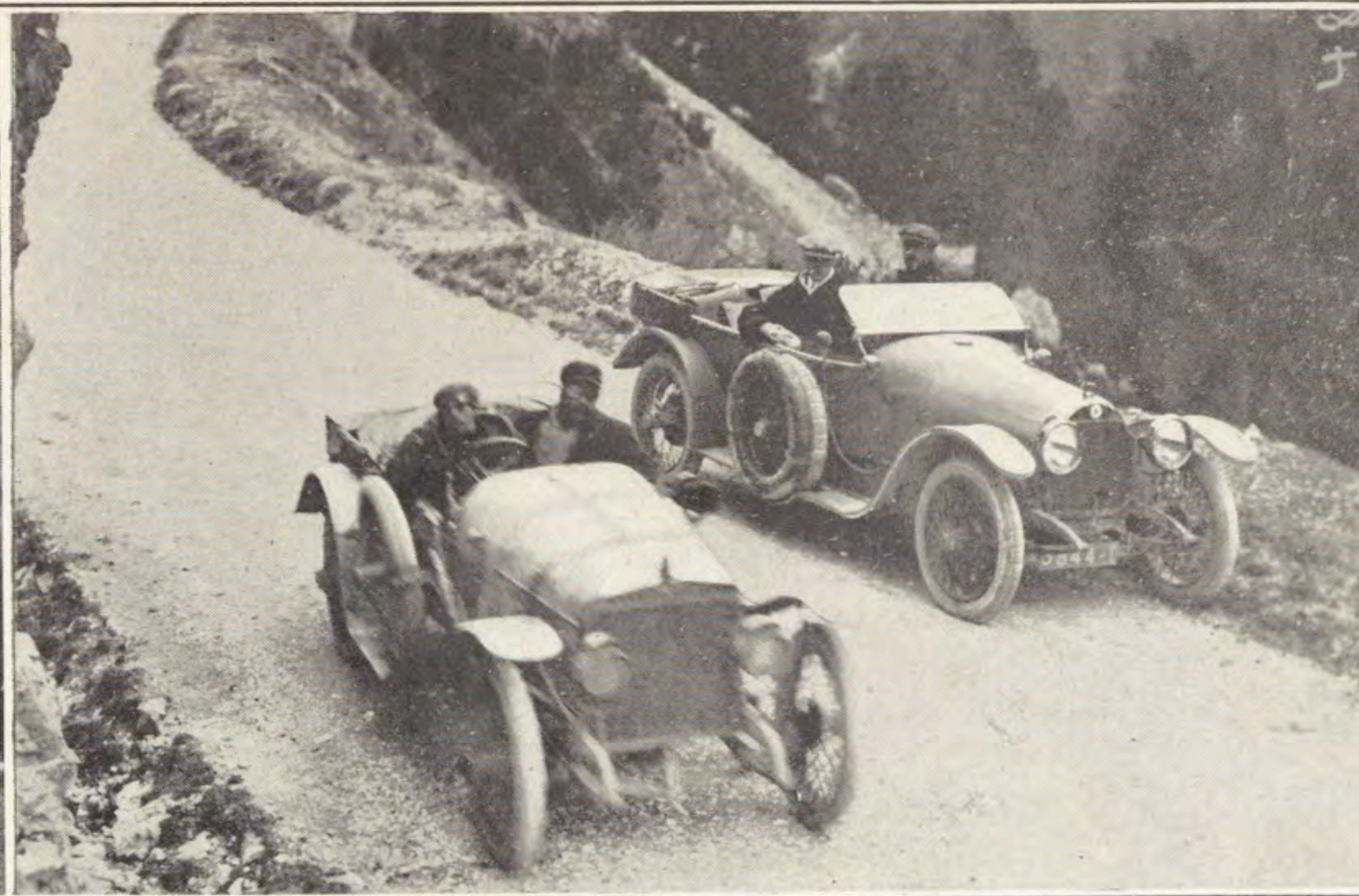
GENAULT AU COL DE BEGUE

Genault, qui avait triomphé au Val Suzon dans la troisième catégorie, montant à plus de 55 kilomètres à l'heure, dut abandonner le tour, avant Avignon.



GRANVAUD

Granvaud accomplit toutes les étapes du Tour de France avec la même régularité. Il figure également aux places d'honneur dans les meetings.



ABIT PASSE UN CONCURRENT

Abit, sur son Hispano-Suiza, accomplit le tour sans mécanicien. Il se classe en tête de la cinquième catégorie à Boulogne, à Avignon, à la Baraque.

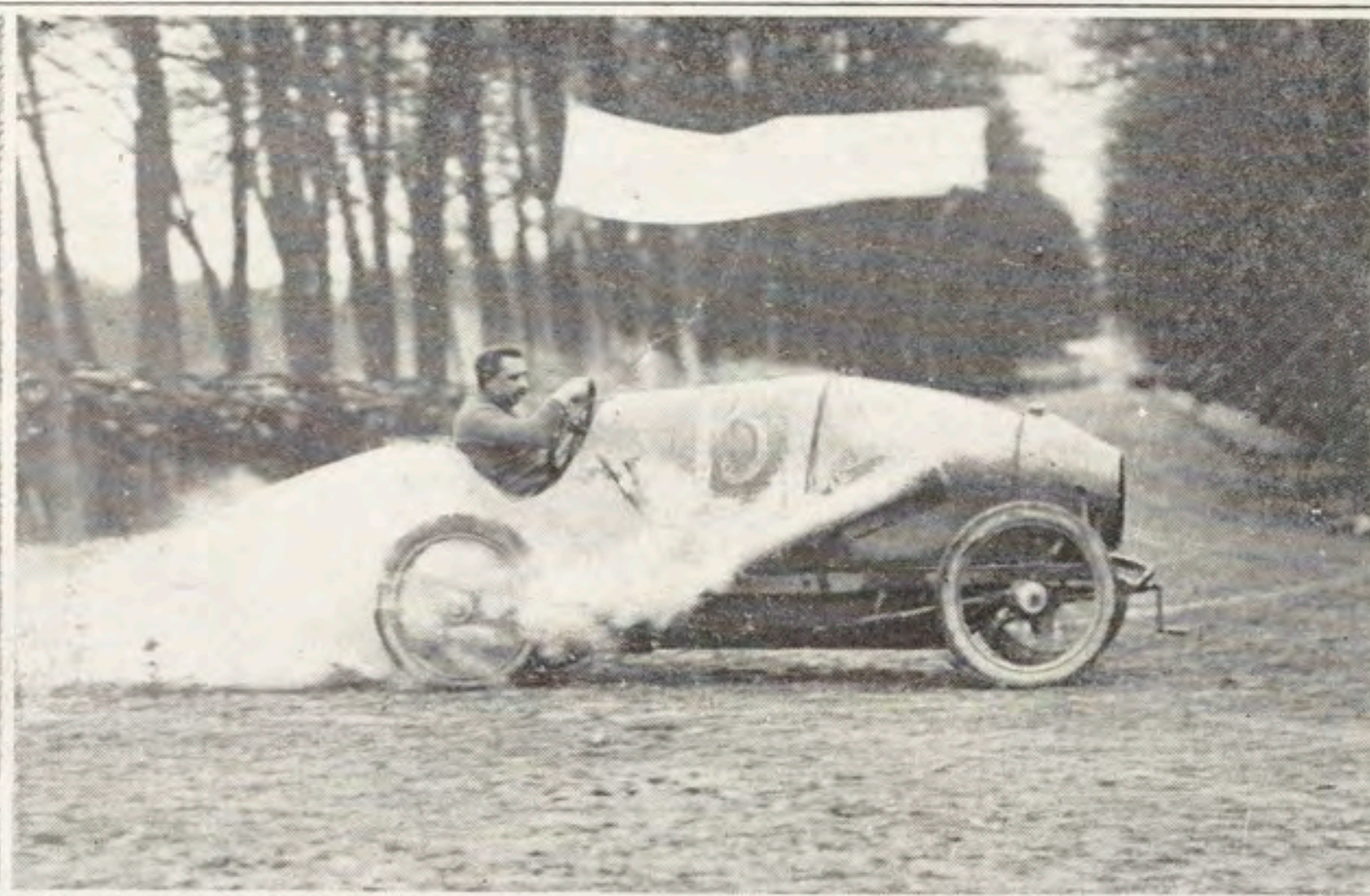
LE TOUR DE FRANCE AUTOMOBILE

Le Tour de France Automobile touche à sa fin, c'est, en effet, mardi prochain que les concurrents encore en course regagneront Paris. Combien seront-ils à l'arrivée, après 5.000 kilomètres répartis en treize pénibles étapes? Les éliminations ont été considérables. Des 34 voitures qui prirent le départ à la porte Maillot le 2 mars, il n'en restait plus que 17 à mi-parcours, à Avignon.

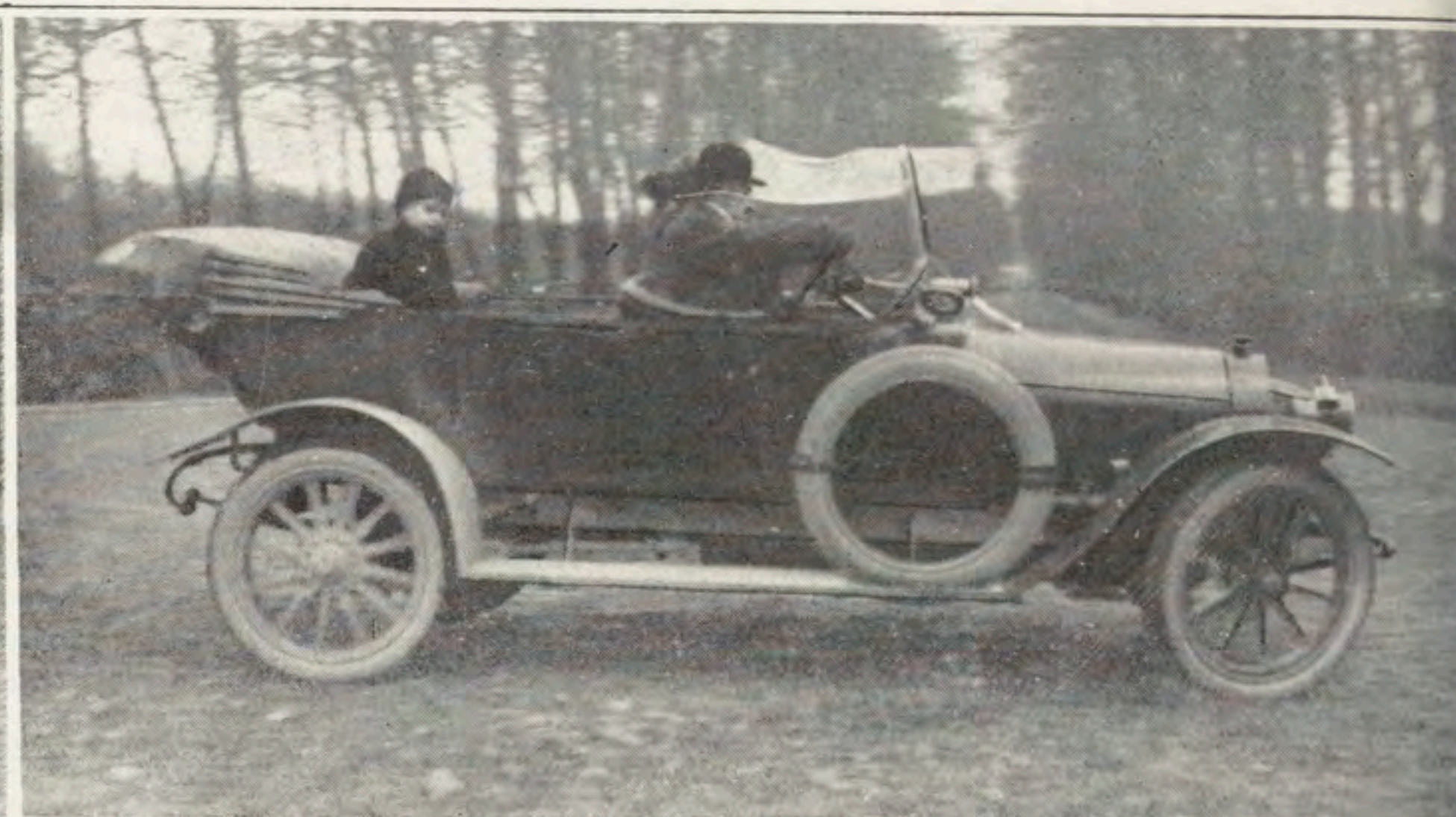
Les équipes ont été décimées en cours de route, seule, la triplette composée de Thomas, de Ravand et d'Auzemery continue jusqu'à présent à se maintenir intacte; ce qui ne l'empêche pas de prendre les premières places dans les meetings de vitesse ou de cote. Quant à Frédéric sur sa merveilleuse Bugatti, il accomplit le tour sans incident et il triomphe à chaque étape.



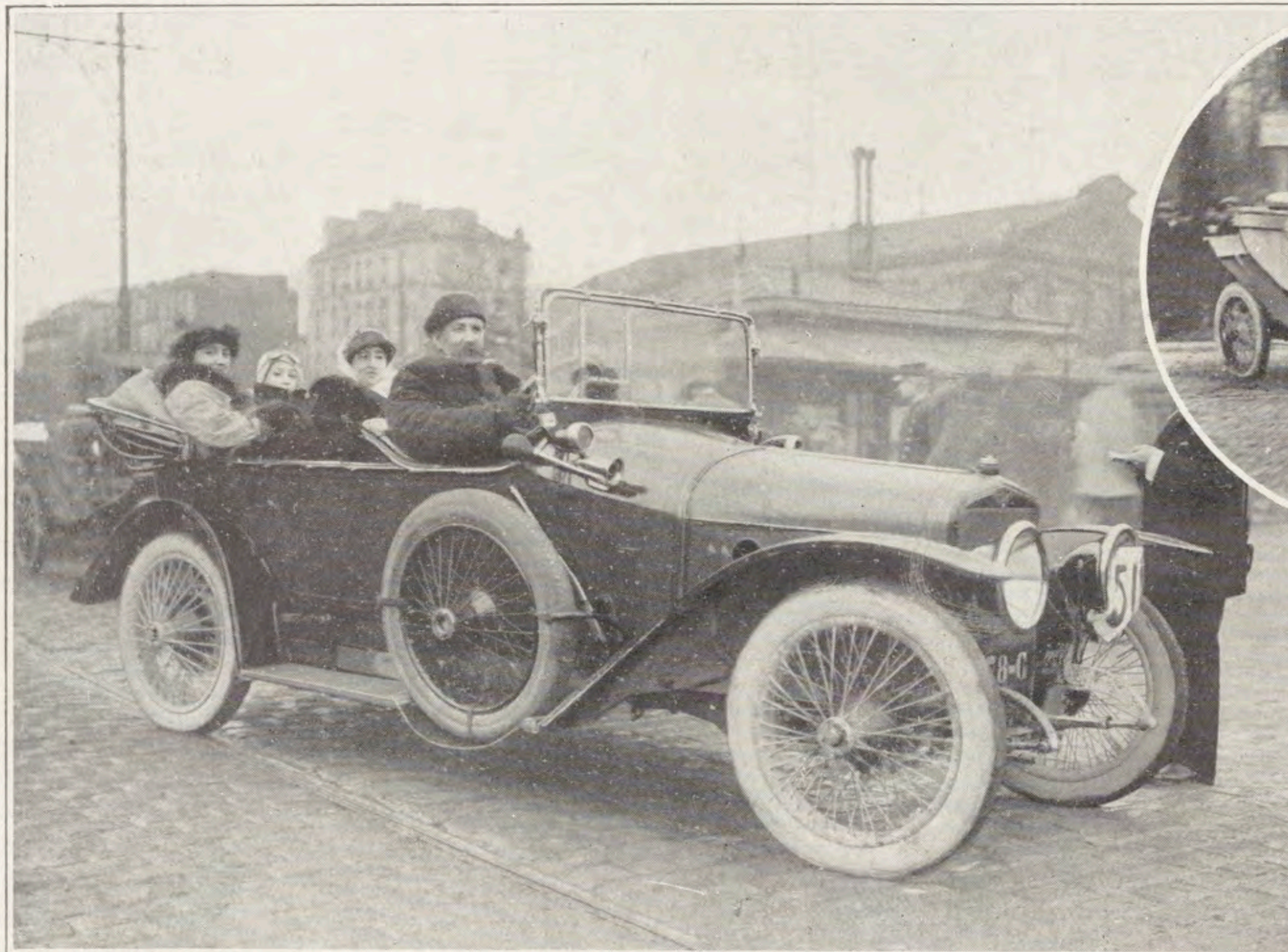
EZADAM SUR SA BUGATTI
Ezadam remporta sur sa petite Bugatti la première catégorie dans les 800 mètres.



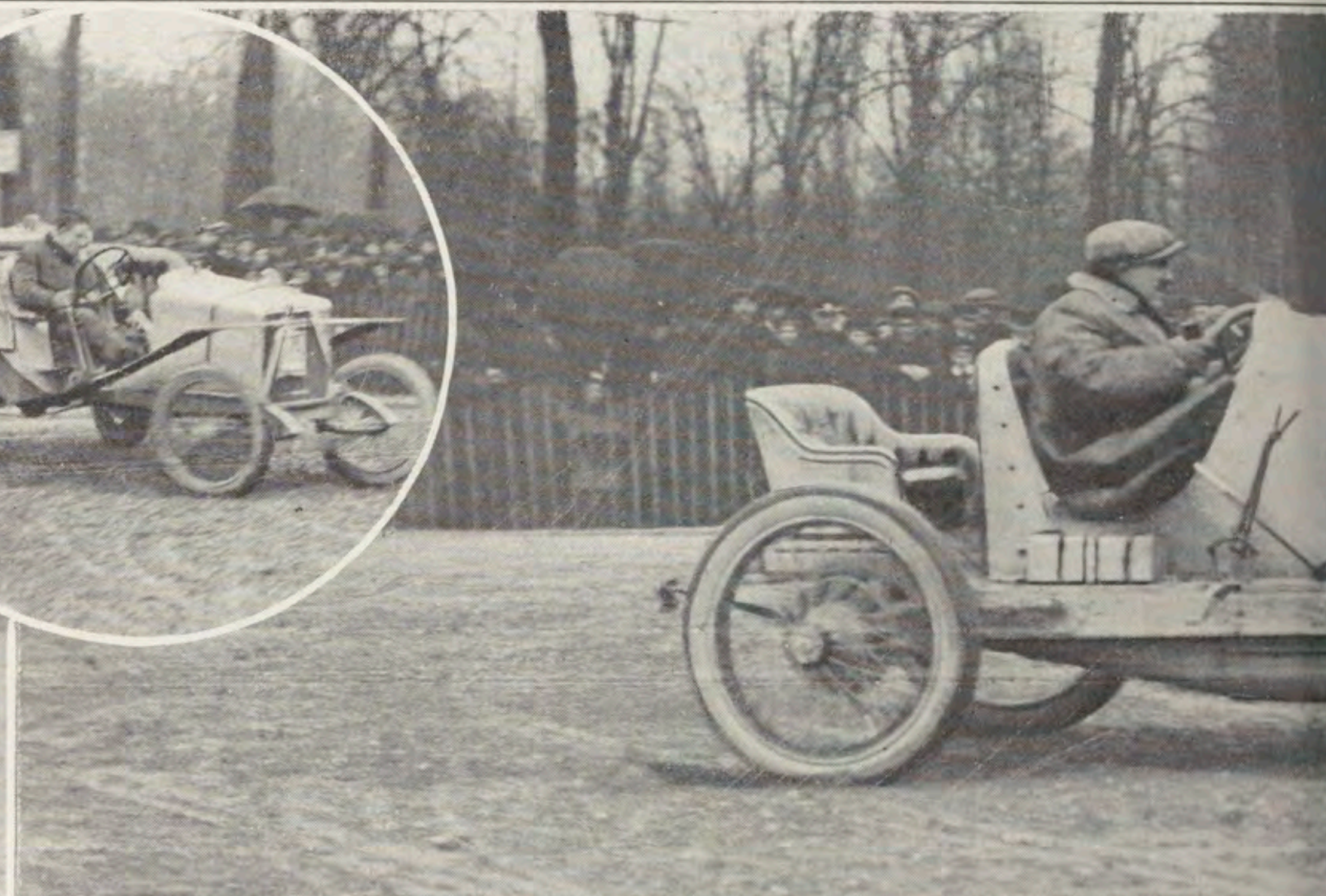
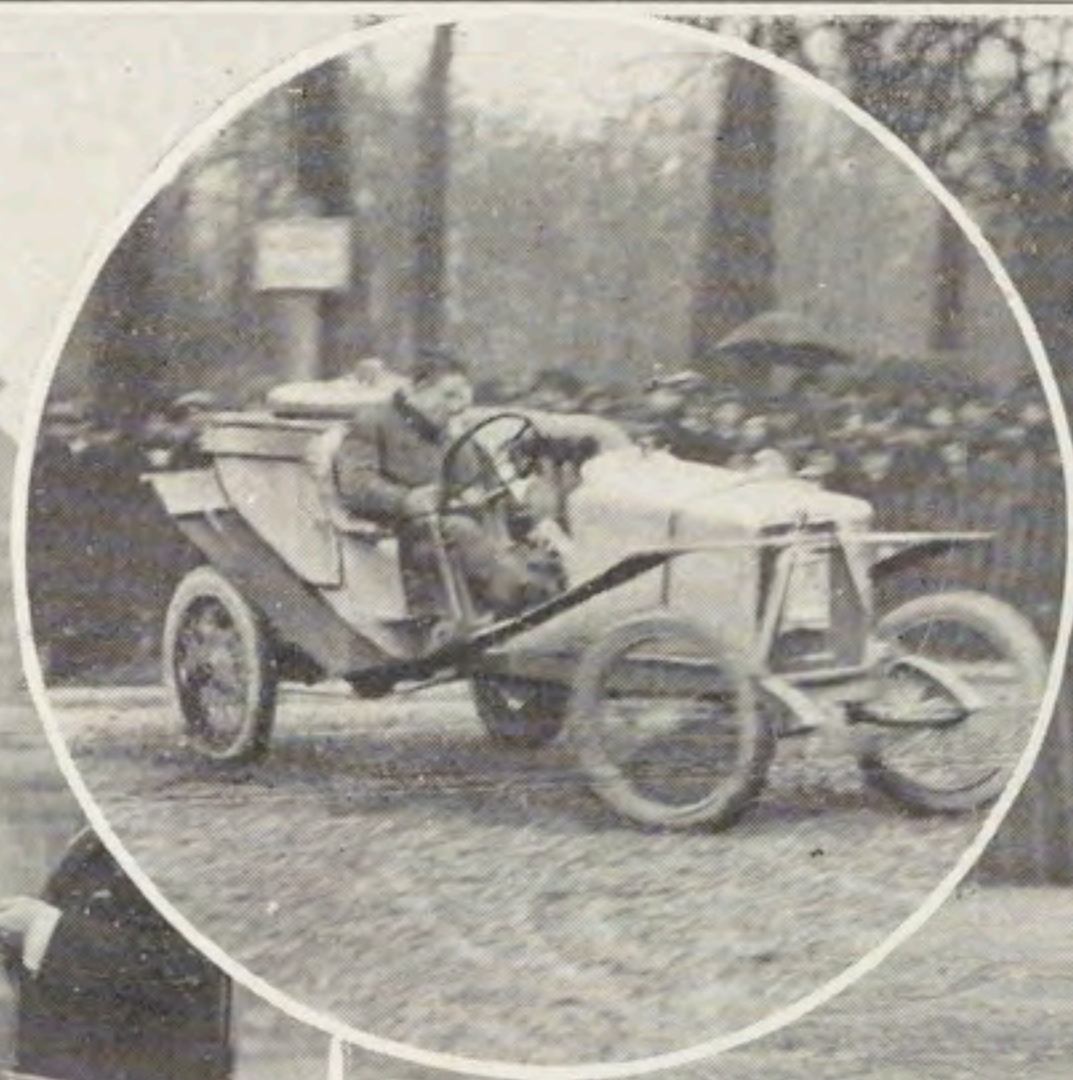
SUÈRE A AMIENS
Suère qui avait déjà triomphé à Rouen, au Cœur Volant et à Orléans remporta encore sa catégorie, dans les 800 mètres.



MAIGNIEN DANS LES 800 MÈTRES
Maignien, sur sa De'augère et Clayette, fit preuve d'une régularité parfaite finissant 6^e du classement général.



CAVE 3^e DE PARIS-AMIENS ET 2^e DU CLASSEMENT GÉNÉRAL
Cavé, sur son Hispano-Suiza, se classa 3^e du rallye Paris-Amiens et prit la seconde place du classement général, derrière son compagnon d'équipe Armingeat. En médaillon: Sauvalle, dans la course des 800 mètres.



GODILLOT 4^e DE PARIS-AMIENS ET 4^e DU CLASSEMENT GÉNÉRAL
Godillot fit une course extrêmement régulière, il se classa 4^e de Paris-Amiens. Il prend également la 4^e place dans le classement général.

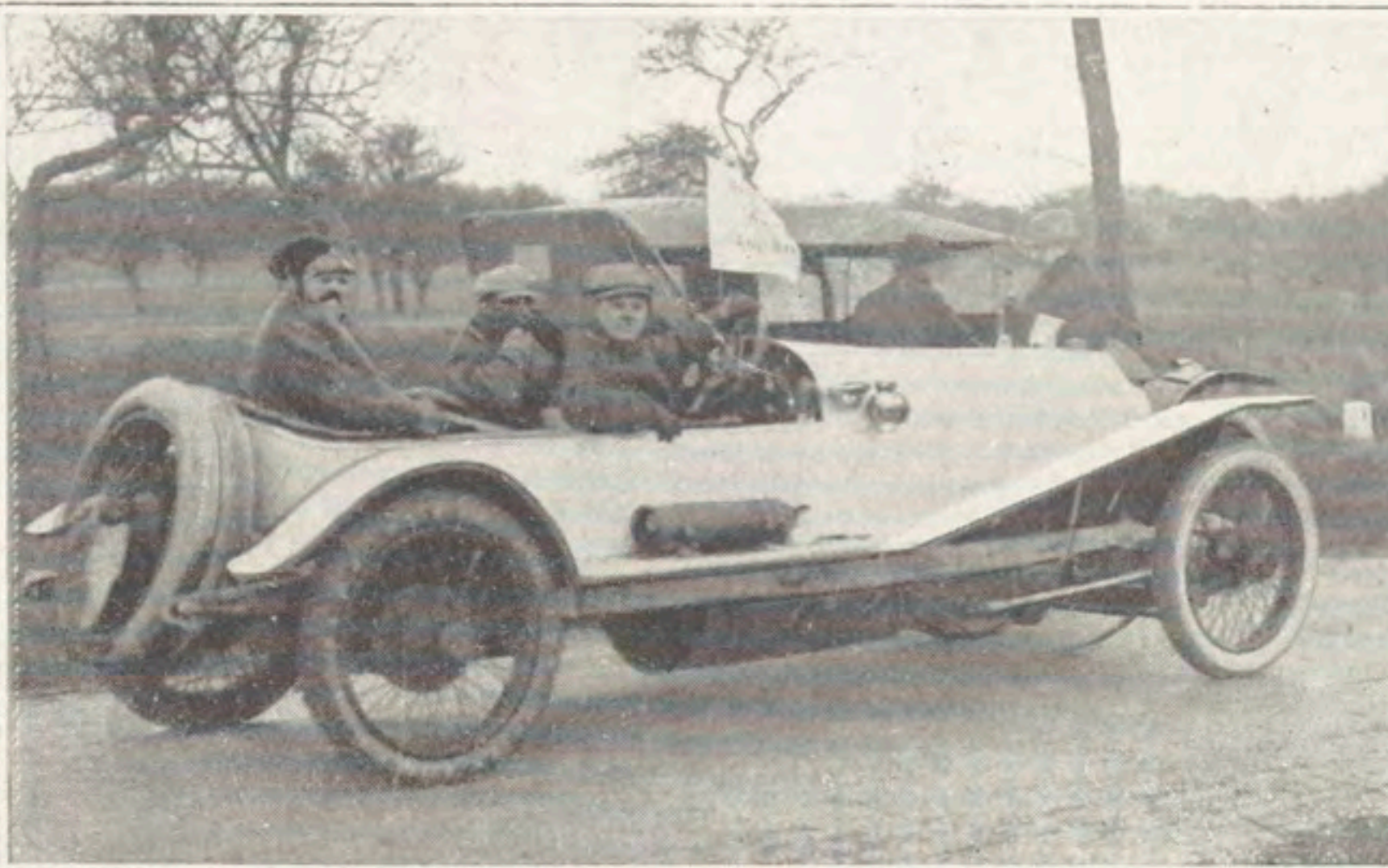
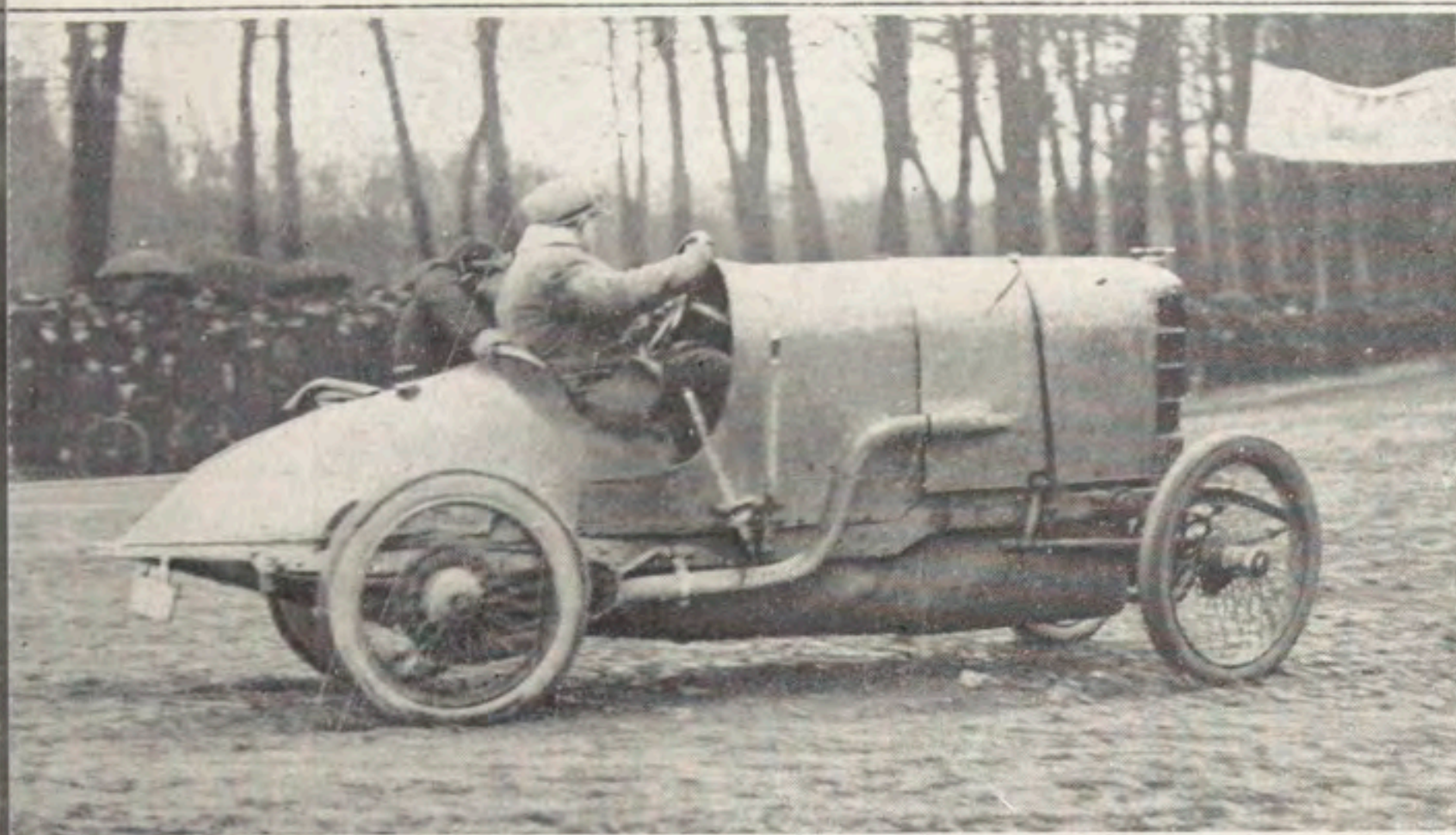


ARMINGEAT 1^{er} DE PARIS-AMIENS ET 1^{er} DU CLASSEMENT GÉNÉRAL
Armingeat, sur Hispano-Suiza, fut le grand vainqueur des rallyes de la Vie au Grand Air, trois épreuves, Paris-Rouen, Paris-Orléans et Paris-Amiens. En haut: Maignien.

LE RALLYE PARIS-AMIENS

Dimanche dernier, s'est disputé, sur le parcours Paris-Amiens, le troisième rallye automobile de la Vie au Grand Air dont nous donnons le classement complet d'autre part. On sait que Paris-Rouen, Paris-Orléans, Paris-Amiens constituaient trois épreuves ayant chacune leur palmarès, et qu'elles donnaient lieu en outre à

un classement général par addition de points. Devant le succès considérable qu'ont remporté ces rallyes automobiles, nous avons décidé de les rendre annuels et nous ne saurions trop remercier les concurrents, les constructeurs, et ceux qui nous ont aidé pour l'organisation, de leur concours aimable qui nous a permis



L'AVIATEUR PONNIER

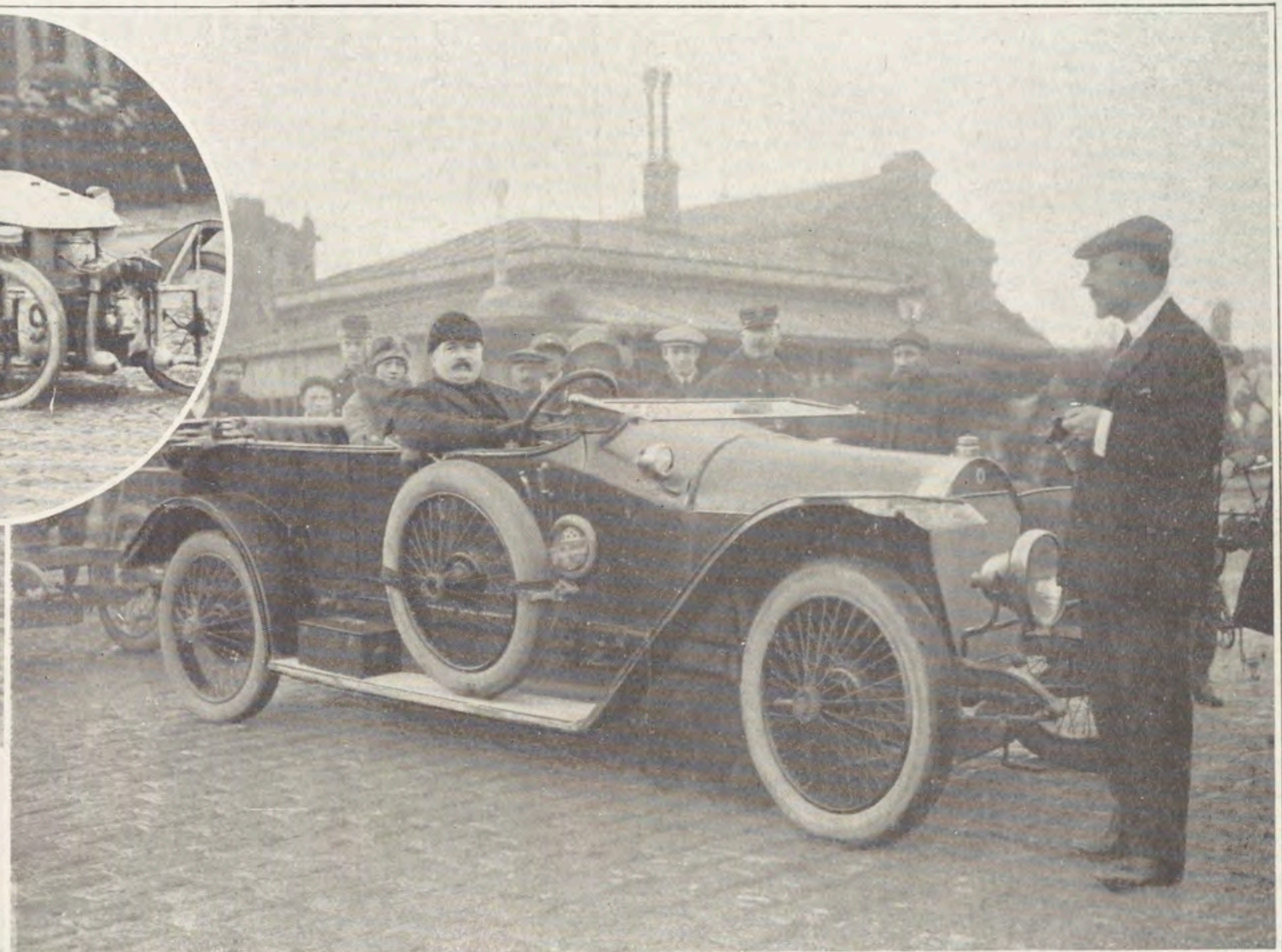
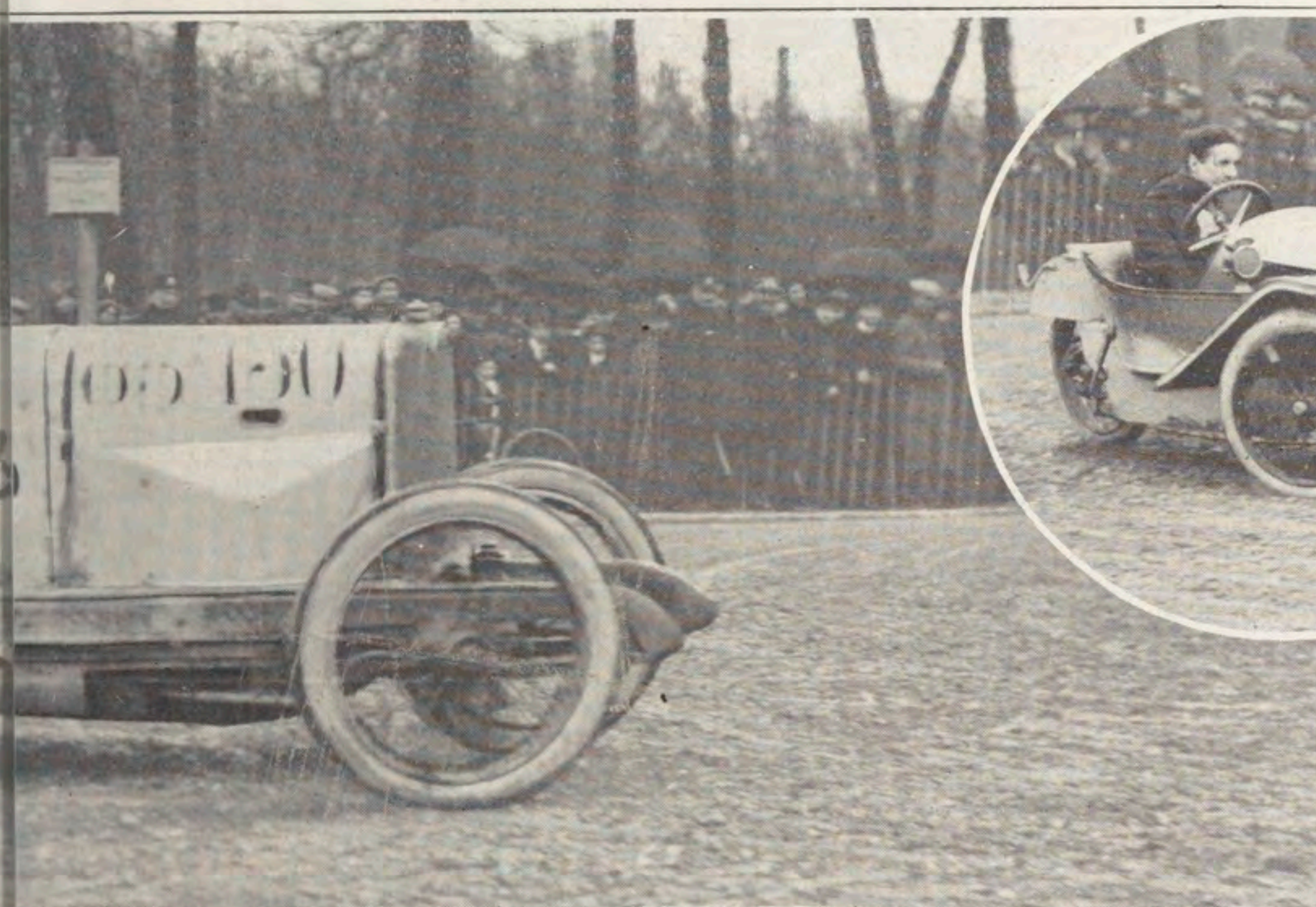
Le constructeur-aviateur Ponnier prit part à l'épreuve de 800 mètres, dont il gagna la 5^e catégorie en 53 s. 2/5.

PIERRE VIOLET

Pierre Violet accomplit le parcours des 800 mètres avec virage aux 400 mètres, en 55 s. 2/5.

DEVEUVE

Deveuve se classa 2^e de la 4^e catégorie dans les 800 mètres, en 55 s. 3/5.



BROWN 2^e DE PARIS AMIENS ET 3^e DU CLASSEMENT GÉNÉRAL

Brown, qui finit 2^e du rallye automobile Paris-Amiens, s'est assuré la troisième place dans le classement général, basé sur les trois rallyes ; Paris-Rouen, Paris-Orléans et Paris-Amiens. En médaillon : Baudelocque.



CLASSEMENT GÉNÉRAL, AU CONTRÔLE D'ESQUENNOY

au Grand Air. Il s'attribua la première place dans le classement général des 800 mètres, sur Hispano-Suiza, recordman de la course des 800 m. en 47 s. 3/5.

DUTEURTRE AU DÉPART DE PARIS

Duteurtre, commit une erreur de parcours, et sa compagne d'équipe, M^{me} Violet, prit un virage maladroitement et dut abandonner.

LA VIE AU GRAND AIR

remporter dès le début un triomphe que nous souhaitions, mais que nous n'osions espérer aussi complet. La formule adoptée par nous pour ces épreuves de pur tourisme a semble plaire à tous, et dans nos organisations futures, nous ferons encore mieux. Paris-Amiens fut disputé par 33 concurrents. L'épreuve de 800 mètres qui

se courut l'après-midi au parc de la Hotoie se déroula devant des milliers de spectateurs qui ne ménagèrent pas leurs acclamations aux virtuosités auxquelles ils assistèrent. Citons notamment la belle performance d'Huguelet accomplissant les 800 mètres en marche arrière avec une merveilleuse précision ainsi que Mougin.



JOE JEANNETTE APRÈS L'ENTRAÎNEMENT

Joë Jeannette se fait masser après avoir terminé le travail quotidien qu'il accomplit en vue de son match contre Georges Carpentier.



CARPENTIER SE FAIT MASSER

Georges Carpentier, selon son habitude, est allé s'entraîner à Manitot. Entouré de ses sparring partner, il s'est mis au mieux de sa forme.

CARPENTIER OU JEANNETTE ?

PAR JACQUES MORTANE.

OUI, chaque fois qu'il est question d'un nouveau combat de Georges Carpentier, il est de bon ton de s'écrier avec quelques larmes d'émotion admirative dans la voix : « Qui aurait pu croire il y a seulement trois ans, que l'ancien galibot pourrait être opposé aujourd'hui à cet homme qui semblait si loin de lui ! » Nous ne faillirons pas à cette habitude, qui sera pour nous une tradition tant que durera la carrière de notre gloire nationale. Nous commencerons toujours nos articles sur les rencontres de Carpentier par ce préambule de bon aloi qui ne nuit à personne et ne s'écarte nullement de la banalité qu'on est accoutumé de rencontrer dans la plupart des études sportives.

Nous avouerons cependant qu'aujourd'hui le rapprochement entre Joë Jeannette et Carpentier est assez curieux et pittoresque : la première fois que Joë Jeannette vint en France, c'était en 1909. Or, regardons quels étaient les hommes qui, à ce moment, étaient les adversaires de Georges Carpentier : Legrand, Simon, Achalme, Cheveau, Lampin, Dorgeville, Paul Til, Ledoux, Gaillard. Quant à Gloria, notre poids mouche, il réussissait à knock-outer Carpentier ! Pendant ce temps, Jeannette rencontrait Ben Taylor, Croxton, Sam Mac Vea, Sandy Ferguson, Harry Shering ! Peut-on rêver retour en arrière plus éloquent ? Quelle fantastique élévation de notre prodige qui, à la force du poignet et grâce à une augmentation de poids rapide et régulière pouvait en moins de quatre ans passer dans toutes les catégories de la boxe, figurant dans chacune d'elles comme un champion, un grand champion.

Et demain, le poids bantam de 1909 devenu champion d'Europe toutes catégories, tentera d'accomplir le premier pas vers cet apogée glorieux : le championnat du monde ! S'il triomphe de Jeannette, c'est le contrat presque signé d'avance contre Gunboat Smith, considéré comme le meilleur poids lourd blanc, et contre Sam Langford, reconnu comme champion du monde toutes catégories ! A 20 ans et 2 mois, Georges Carpentier est ainsi arrivé presque au sommet de sa carrière, qui fera date dans les annales sportives.

Mais triomphera-t-il ? Telle est l'angoissante question à laquelle répondra demain samedi le grand match que le Wonderland fera disputer à Luna-Park, en 15 reprises de 3 minutes. Nous allons essayer de discuter les chances respectives de deux adversaires, mais c'est là, il faut le reconnaître, un passe-temps bien compliqué et bien délicat.

Je ne crois pas du tout à la victoire de Georges Carpentier et pourtant ce jeune champion nous a habitués à de telles prouesses que ce n'est qu'en tremblant que je suis aussi affirmatif. Avec le Français, on peut s'attendre à tout, au moment où il semble le plus en péril, un sursaut d'énergie lui fait changer une défaite en triomphe. Regardez par exemple son premier match avec Bombardier Wells. Souvenez-vous du désarroi de ses partisans quand ils le virent étendu à plusieurs reprises sur le ring. Pour la plupart, il était battu, bien battu. Pas du tout, et Carpentier se relevait, reprenait la lutte, imposait son jeu et gagnait.

Mais Joë Jeannette n'est pas Bombardier Wells ! Heureusement pour ceux qui se rendront au grand combat, à l'historique rencontre de demain.

Pourquoi je n'ai pas confiance en la victoire de Carpentier ? Ce n'est pas seulement parce qu'il sera le moins lourd de 5 ou 6 kilos, mais surtout parce que je me base sur ses combats précédents.

Certes, le Français n'a pas d'admirateur plus sincère que moi. Sa science, sa vitesse, son courage font de lui un véritable phénomène, mais qui a-t-il battu jusqu'ici ?

Nous sommes trop inclinés à exagérer la valeur des hommes et cette manière d'agir nous amène fatalement à éprouver des déceptions fâcheuses. Plutôt que d'avouer nos torts d'ailleurs, nous nous vengeons en attaquant les gloires déchues. C'est pourquoi je crois rendre service à Georges Carpentier en étudiant simplement, impartialement son record et en mettant le lecteur en garde contre sa mauvaise humeur au cas où son idole se ferait battre.

La grande gloire du Français date à proprement parler de sa victoire sur Harry Lewis. Pour nous, Harry Lewis était l'incomparable adversaire de Willie Lewis, celui qui nous avait valu de nombreuses émotions sportives. Nous ne pouvions croire qu'il était diminué, que sa forme avait disparu, et quand Georges Carpentier parvint à le battre, immédiatement, avec un chauvinisme d'ailleurs louable, nous primes tous le parti de trouver que l'Américain n'avait jamais mieux boxé. Soit ! Dites-moi en ce cas ce qu'a fait depuis Harry Lewis ? Georges Carpentier auparavant était devenu champion d'Europe des poids mi-moyens, en obligeant Young Joseph à abandonner. Or, Young Joseph qui fut un boxeur très adroit, mais jamais un grand pugiliste, ne faisait plus rien de très sensationnel depuis quelque temps. Après, nouveau titre de champion d'Europe, cette fois des poids moyens, par le knock-out de Jim Sullivan, qui ne fut jamais un athlète ! Puis ce sont de belles victoires aux points sur le nègre Géo Gunther, cible difficile certes, enclume déconcertante, mais sans aucune science, et sur Willie Lewis qui envoya à terre le jeune Français dans la première partie du match. Hélas ! le prodigieux Willis n'était plus le phénomène de jadis. Les combats qu'il fournait depuis le prouvèrent, sa défaite par Adrien Hogan notamment.

Carpentier s'attaque alors à Frank Klaus ! Il lui tient tête jusqu'au 19^e round où prudemment Descamps le fait abandonner. Depuis, le champion du monde battit Marcel Moreau, Billy Papke, mais termina sa carrière par deux défaites terribles : l'inknock-outable se fit knock-outer en 6, puis en 5 reprises par Georges Chip, jusqu'alors peu connu.

Billy Papke inflige ensuite un cruel échec à Georges Carpentier, qui fait preuve d'ailleurs d'un cœur et d'une énergie indomptables. Billy Papke fournit un splendide combat, très émouvant, il met en sang la figure de notre représentant et l'oblige à abandonner à la dix-huitième reprise. Or, l'on croyait fini l'ancien rival de Stanley Ketchel et en réalité il était loin d'être ce qu'il fut : depuis ce succès, à part sa victoire sur Bernard, il n'a plus rien fait.

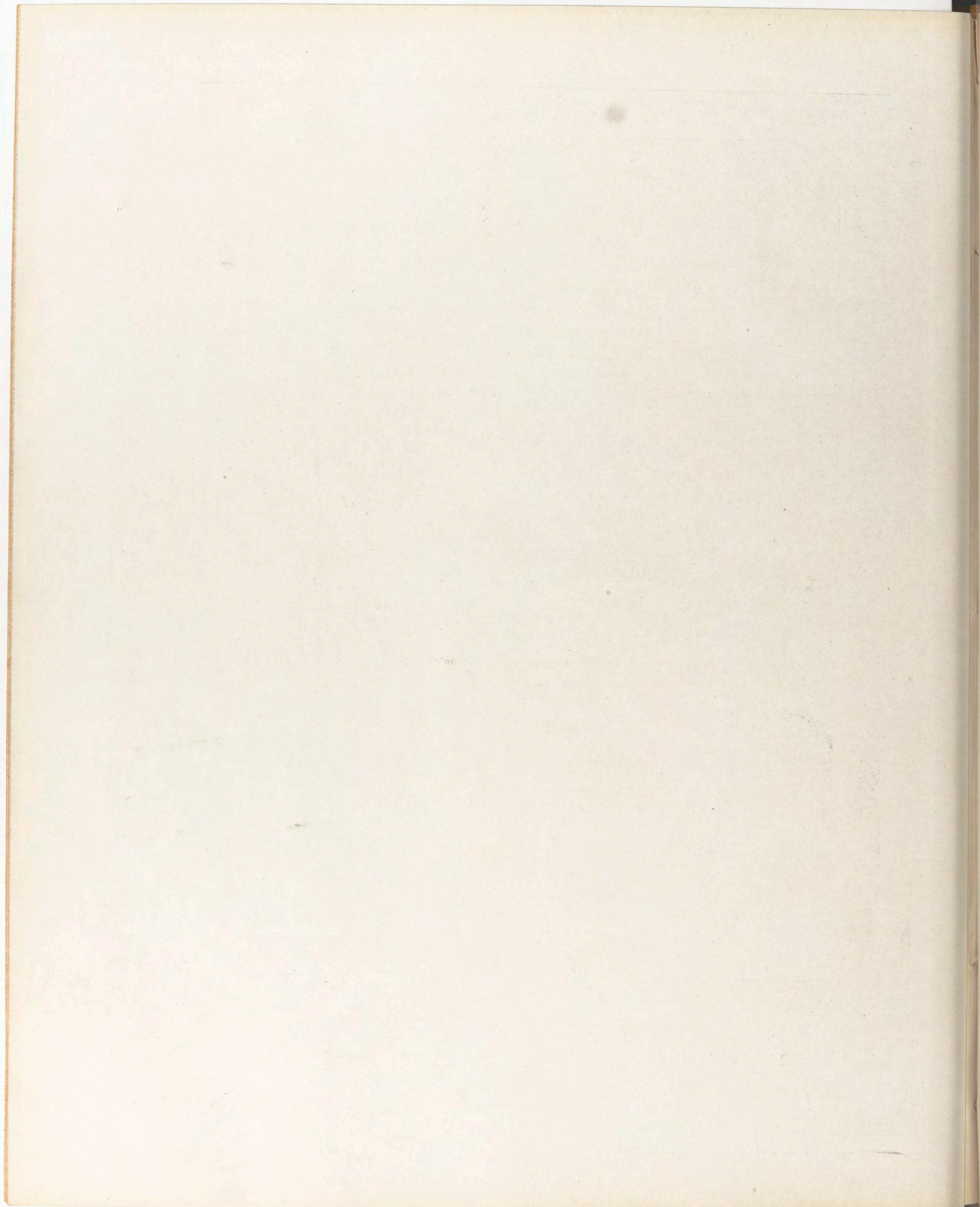
Des victoires de Carpentier sur Marcel Moreau, Bandsman Rice, Gunther, Lurie, je ne dirai rien : elles sont le fait d'un grand boxeur, mais ne suffisent pas à le sacrer champion. Les knock-out de Bombardier

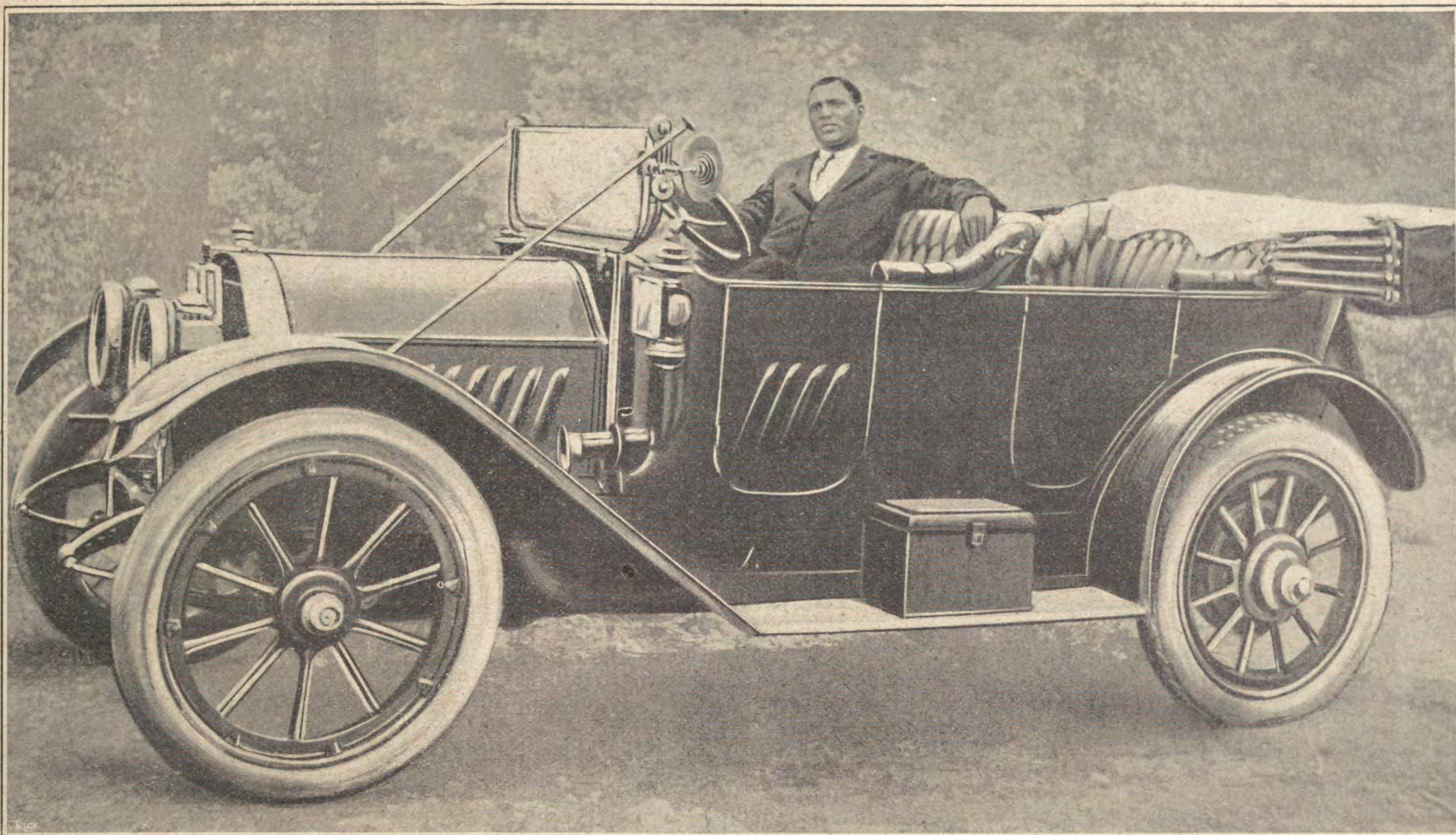


MARC BONNIER

Qui a effectué les raids Paris - Le Caire et Marseille - Paris, en aéroplane avec son passager Barnier.

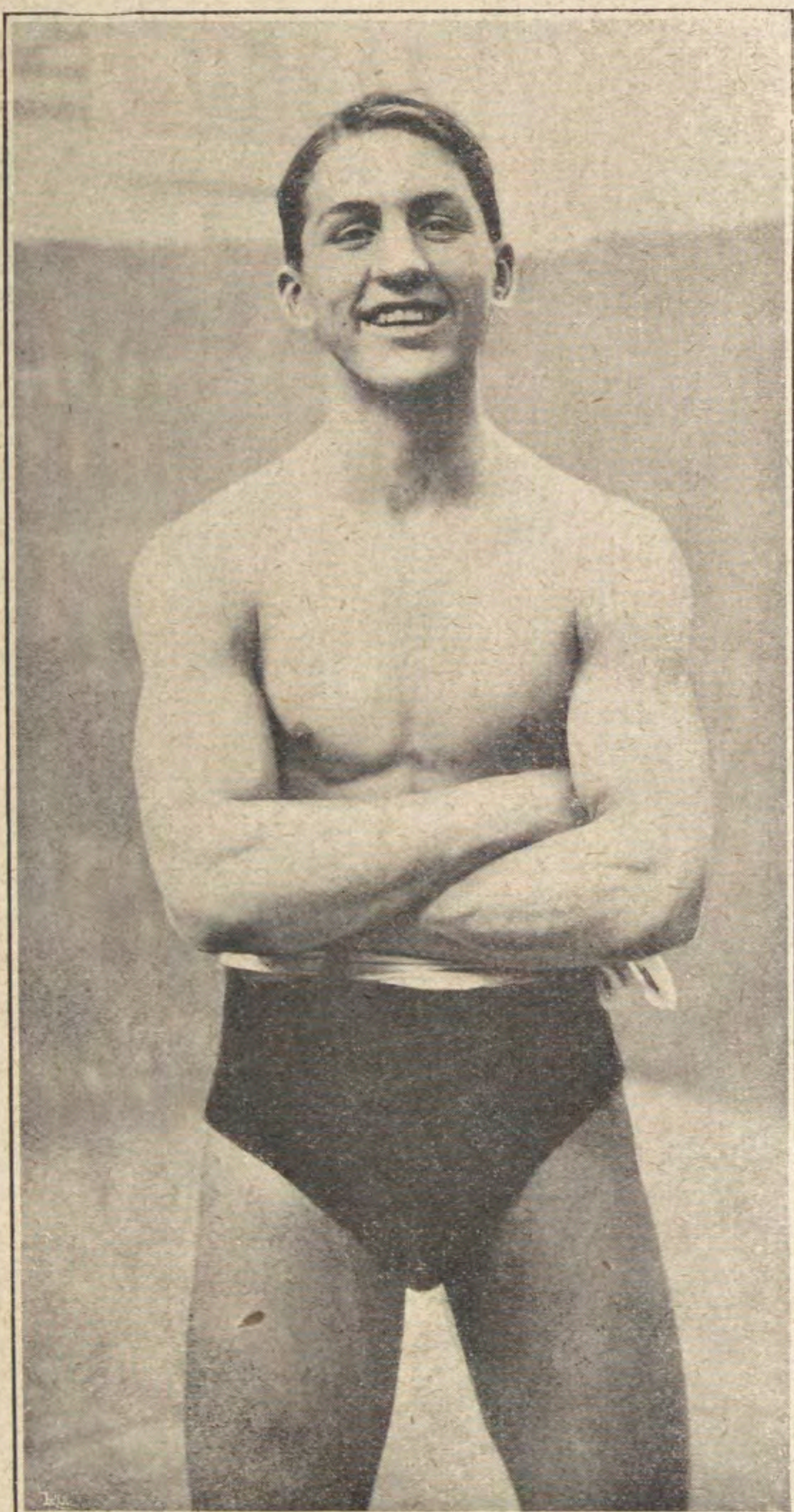






JOE JEANNETTE AUTOMOBILISTE

Joë Jeannette comme Jack Johnson est un fervent automobiliste, mais il ne se croit pas obligé de se faire suivre partout par ses voitures et de se faire dresser des contraventions pour excès de vitesse. C'est un modeste et un sage!



GEORGES CARPENTIER

Georges Carpentier en rencontrant Joë Jeannette fera le premier pas vers l'apogée : le championnat du monde.

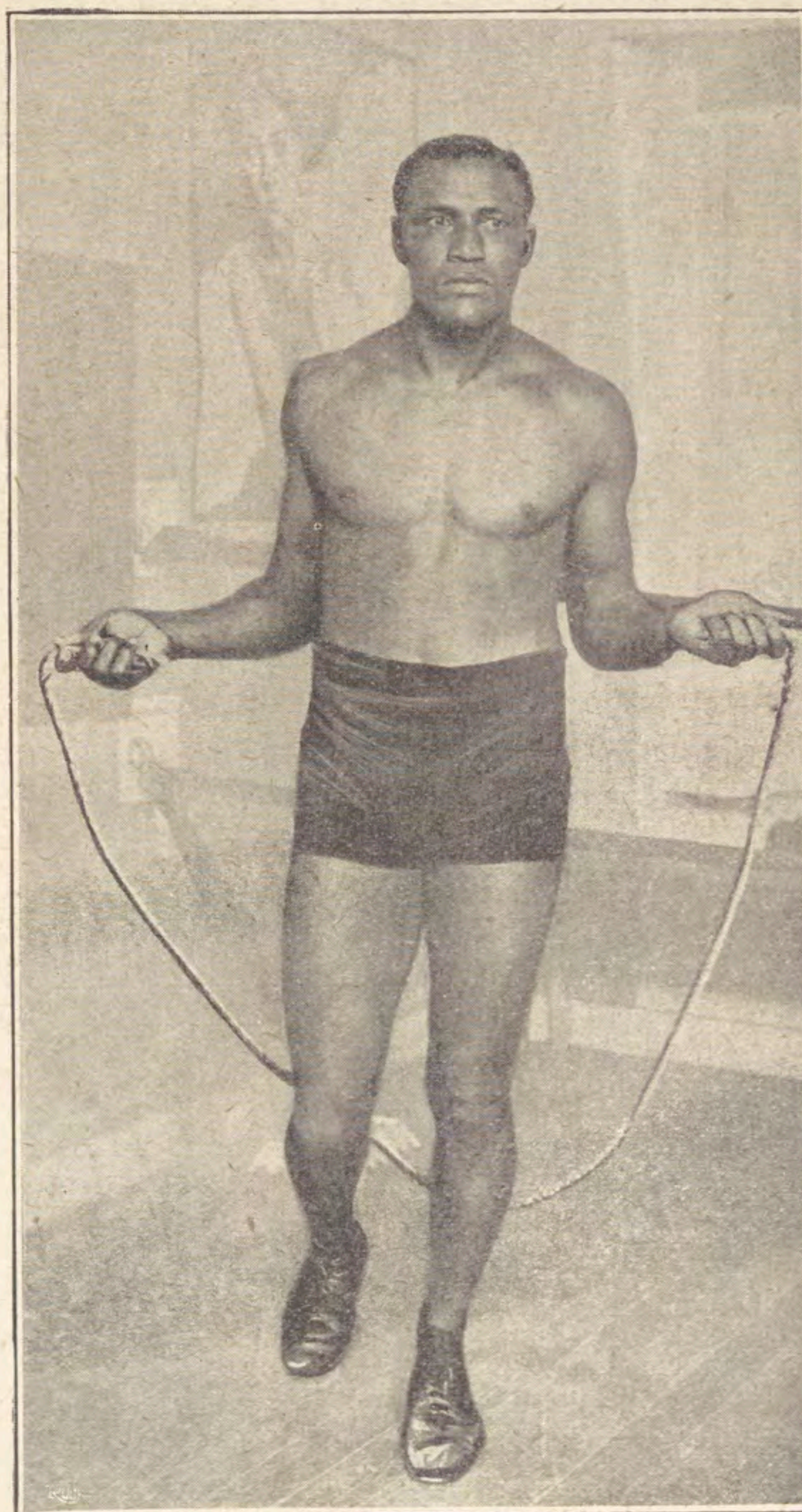
Wells signifient peu de chose : Wells n'est pas le héros que les Anglais supposaient et pourtant il faillit mettre Carpentier knock-out à Gand.

Ce qui m'inquiète le plus et m'empêche de croire que Carpentier peut vaincre Joë Jeannette, c'est sa performance contre Jeff Smith, le 11 octobre dernier. Sans hésitation possible, je considère l'Américain comme un homme de grande valeur, mais non comme un champion. Si Carpentier l'a battu avec une relative aisance, il n'en est pas moins vrai, que ce succès fut considéré par beaucoup comme un échec relatif. Que conclure en ce cas, puisqu'il nous faut conclure?

A mon avis, la carrière passée de Carpentier ne peut à aucun prix et en toute sincérité, permettre de déclarer que le Lenois a une chance de premier ordre contre Joë Jeannette. Je puis me tromper, j'espère même me tromper, mais étant donné par exemple, que l'annonce d'une rencontre entre Jeannette et Jeff Smith aurait été accueillie par des éclats de rire, comment puis-je supposer que Carpentier triomphera d'un mulâtre? Nous assisterons, sans nul doute, à un combat infiniment émouvant de bout en bout, étant donné la qualité des rivaux. La seule chance de vaincre de Carpentier ne peut se trouver que dans l'avantage aux points, notre homme n'ayant pas la prétention de réussir là où ont échoué les Jack Johnson, les Sam Langford et autres Sam Mac Vea, c'est-à-dire knock-outer Jeannette.

Non, je ne puis vraiment croire à la victoire de Carpentier. J'admire de tout mon cœur le courage avec lequel il a accepté de jouer une aussi dure partie, mais Joë Jeannette me semble encore trop pour sa jeunesse. Peut-être cet article pessimiste sera-t-il infirmé par les événements : en ce cas, il semblerait ridicule. Mais j'aurai malgré tout conscience d'avoir étudié les chances des deux boxeurs d'après le papier et d'après un raisonnement indiscutable.

JACQUES MORTANE.



JOE JEANNETTE

Le prodigieux mulâtre Joë Jeannette considère que, s'il est battu par Carpentier, il devra prendre sa retraite.

NOTRE HORS-TEXTE

Nous avons consacré notre hors-texte de cette semaine à Marc Bonnier, le champion aviateur qui, en compagnie de son mécanicien Barnier, vola de Paris au Caire et ensuite de Marseille à Paris.

PROPOS D'UN SPORTSMAN

Logement aérien.

L'aviation nous a procuré déjà bien des surprises, mais il n'en est aucune qui soit du calibre de celle que donne la vue, la simple vue de l'aérobuse géant de Sikorsky.

Lorsqu'on voit le monstrueux fuselage de 20 mètres de long, haut d'un mètre 80, vénérable navire de l'air et les seize hommes — seize hommes et un chien — rangés devant l'engin, à l'intérieur duquel ils trouvent place, on est frappé de stupeur!

Comment! Cela peu voler? Un appareil de 4 800 kilogrammes, près de 5.000 kilos, trois fois le poids d'une auto fermée! Cela s'est promené là-haut, dans l'air, sur l'élément imponderable en apparence!

Qui nous eût dit cela? Et quelle tranquille audace dans la conception de l'ingénieur qui vous répond: « Bah! il y a 186 mètres carrés de surface portante, deux ares de toile, cela ne fait que 26 kilos au mètre, mon appareil est l'un des plus « légers » du monde à l'heure actuelle. »

Une chambre des pilotes de 2 m. x 1 m. 50, un salon de 3 m. 50 x 1 m. 50, un lavabo de 1 m. 50 x 1 m. 50. C'est un petit appartement!

Au prix actuel des loyers à Paris, cela va dans les 5.000 francs.

Sur l'Ilia Mouremerz c'est un peu plus cher encore. 400.000 francs de capital. Mais c'est tout de même mieux qu'un sixième. Et puis il y a l'air, et la vue! Cela se paie.

WHIPPER.

LES DIMANCHES SPORTIFS DE LA V. G. A.

Paris-Amiens

Le classement général des trois rallies de la "Vie au Grand Air".

UN des fidèles concurrents de nos rallies me disait dimanche, à son arrivée à Amiens:

« A cette époque de l'année, où les journées sont encore courtes, où la bise est fraîche, où les giboulées sont monnaie courante, réunir une cinquantaine de voitures à 7 heures du matin, les emmener à quelque cent kilomètres de Paris, d'où ils ne reviennent que la nuit faite, phares allumés, c'est là un véritable succès. Il faut vraiment que la formule de vos dimanches sportifs, et particulièrement celle des rallies automobiles, soit bonne pour que des gens comme moi, qu'aucune autre raison que le simple plaisir ne pousse à rouler en automobile, reviennent à une seconde, à une troisième épreuve, intéressés par ce petit travail d'esprit que nécessite cette moyenne de marche dont la grande régularité donnera la victoire. »

Toute modestie mise de côté, ce compliment nous flatte et nous démontre clairement que nous avons eu raison d'inaugurer les dimanches sportifs de la Vie au Grand Air et que nous aurions tort de ne pas les continuer.

Donc Paris-Amiens, troisième de notre série de rallies automobiles, a réussi comme les précédents. 33 voitures, malgré l'inclémence du temps, ont pris le départ à la porte de la Chapelle et sont allées à Amiens, distant de 119 kilomètres, par la route nationale n° 16. Une modification légère avait été apportée au règlement; l'épreuve comportait trois contrôles au lieu de deux et tous trois secrets. Pour établir leur tableau de marche et maintenir leur allure, les concurrents se guidaient sur une carte-profil, kilométrée avec soin et donnant les distances exactes de toutes les localités situées sur le parcours.

Les contrôles étaient établis aux points suivants: 1^{er} contrôle, au kilomètre 17, aux environs du Mesnil-Aubry; le 2^e, 20 kilomètres plus loin, entre Chantilly et Creil, un peu après la halte de St-Maximin, à la hauteur du château de Laversine. Le 3^e contrôle, très éloigné de ceux-ci, à 60 kilomètres, avait été confié aux soins de l'Automobile Club de Picardie, et placé en haut de la grande côte d'Esquennoy, à 22 kilomètres de l'arrivée.

Le contrôle d'arrivée, établi à l'octroi de Dury, à 2 kilomètres d'Amiens, était assuré également par

(1) Voir la double page.

les membres de l'A. C. de Picardie, auprès de qui nous avons trouvé le plus dévoué et le plus utile des concours.

Le classement se faisait comme à l'ordinaire par le rapport entre la moyenne la plus élevée et la moyenne la plus faible. Est-ce le fait des trois contrôles secrets? je l'ignore; toujours est-il que nos concurrents, surpris sans doute, se sont un peu plus qu'écartés de leur marche régulière. Des écarts plus importants se sont produits qui ont quelque peu bouleversé le classement de la journée et le classement général:

RALLYE PARIS-AMIENS

1 ^{er}	Armingeat....	Hispano-Suiza	58.59
2 ^e	Brown.....	Anasasti	57.98
3 ^e	Cavé.....	Hispano Suiza	57.71
4 ^e	Godillot.....	Bellanger	57.46
5 ^e	Maignien.....	Delaugère-Clayette	57.18
6 ^e	Lallement.....	Phenix	56.84
7 ^e	Deveuve.....	Ford	56.35
8 ^e	Duteurtre.....	Violet Bogey	54.69
9 ^e	Briset.....	Rolland Pilain	54.47
10 ^e	Pons.....	Gep	54.42
11 ^e	Baudelocque..	Morgan	52.05

Viennent ensuite une vingtaine de concurrents qui, pressés peut-être plus que de coutume, ont fait des vitesses que nous croyons inutile de mentionner. Le classement général pour les trois rallies s'établit ainsi:

1 ^{er}	M. Armingeat	175.65
2 ^e	M. Cavé	175.62
3 ^e	M. Brown	174.79
4 ^e	M. Godillot	174.67
5 ^e	M. Lallement	172.68
6 ^e	M. Maignien	172.01
7 ^e	M. Deveuve	171.72
8 ^e	M. Duteurtre	171.48
9 ^e	M. Coignet	155.56

C'est donc à M. Armingeat, un véritable touriste amateur, que revient l'objet d'art offert par la Vie au Grand Air au vainqueur des trois rallies. Nous en sommes heureux autant pour lui que pour l'excellente Hispano-Suiza qu'il a su sagement mener à la victoire, modérant sa vitesse et ne laissant rien au hasard du chemin. D'ailleurs ceux qui le suivent au palmarès et qui ne sont pas nombreux nous ont prouvé une fois de plus que le proverbe est vrai: « rien ne sert de courir », il faut aussi raisonner sa course et la régler.

Toutefois la vitesse a eu aussi son heure à Amiens. Dans le parc de la Hotoie, sur l'allée centrale de la belle promenade que la Municipalité avait bien voulu nous réserver pendant deux heures, nous avons, avec le concours actif et dévoué des membres de l'Automobile Club de Picardie, renouvelé la course originale que nous avons donnée à Achères, en octobre dernier: 400 mètres aller et retour, départ et arrivée arrêtés.

Le virage se faisait sur le rond-point qui termine l'allée; et la foule qui se pressait autour des barrières applaudissait aux virages sensationnels des Massuger, Suère, Ezadam, Pierre Violet, Viriot et d'autres dont le nom ne vient pas sous ma plume, mais qui tous se sont montrés conducteurs consommés. Deux d'entre eux ont même voulu établir le record des 800 mètres en marche arrière, M. Huguelet et Mougin. Ils ont fait preuve d'une virtuosité dont peu d'amateurs seraient assurément capables.

Voici les résultats de la course de vitesse:

1 ^{re} CATÉGORIE (AU-DESSOUS DE 1 LITRE 500).			
1 ^{er}	Ezadam.....	Bugatti	52 s. 4
2 ^e	Baudelocque	Morgan	53 s.
3 ^e	Viriot.....	Bugatti	55 s.
4 ^e	Ducruzel....	Automobilette	1 m. 9 s.
5 ^e	Huguelet...	Huguelet	1 m. 10 s.
6 ^e	Duteurtre...	Violet Bogey	1 m. 18 s.
7 ^e	Pick.....	Delage	1 m. 23 s. 1
8 ^e	Pons.....	Gep	1 m. 24 s. 4
9 ^e	Coignet.....	Automobilette	1 m. 25 s.
10 ^e	Barnier.....	Ponette	1 m. 51 s.

2 ^e CATÉGORIE (DE 1 LITRE 500 A 2 LITRES).			
1 ^{er}	Suère.....	Suère	1 m. 30 s.

3 ^e CATÉGORIE (DE 2 LITRES A 2 LITRES 500).			
1 ^{er}	Lallement..	Phenix	58 s. 1

4 ^e CATÉGORIE (DE 2 LITRES 500 A 3 LITRES).			
1 ^{er}	Massuger...	Hispano Suiza	47 s. 3
2 ^e	Deveuve...	Ford	55 s. 3
3 ^e	Mougin.....	Chenard Walker	58 s. 2
4 ^e	Sauvalle....	Despagnat	1 m. 0 s. 3
5 ^e	Pegery.....	Rolland Pilain	1 m. 8 s. 2
6 ^e	Arab.....	Peugeot	1 m. 11 s. 4

5 ^e CATÉGORIE (AU-DESSUS DE 3 LITRES).			
1 ^{er}	Ponnier....	Peugeot	53 s. 2
2 ^e	Bara.....	Hispano Suiza	54 s. 4
3 ^e	Pierre Violet	Turcat-Méry	55 s. 2
4 ^e	Bourdon...	de la Chapelle	1 m. 11 s. 2

Notre prochain rallye automobile aura lieu à Nice, le 29 mars prochain.

PAUL MEYAN.

AUTOMOBILE

Les concours de Tourisme.

La bonne et la mauvaise formule.

PENDANT que se disputait sur la route Paris-Amiens notre troisième rallye automobile, motocyclettes, sidecars et cyclecars se mettaient en route de leur côté pour le Concours de tourisme que notre confrère, l'Aéro, organisait à leur intention avec le Moto Club de Nice.

C'est sur le parcours Paris-Monte-Carlo que ce concours se déroulait, pas tant par Dijon, Lyon, et Nice, soit une distance de 1 100 kilomètres environ à parcourir en quatre journées, du 15 au 18 mars. Les véhicules, pesés, poinçonnés, vérifiés au laboratoire de l'Automobile Club de France, avaient répondu, nombreux à l'appel des organisateurs: nous en avions compté en effet 53 au total dont 30 motocyclettes, 19 sidecars et 4 cyclecars parmi lesquels nous avons retrouvé quelques uns des habitués et des meilleurs des dimanches sportifs de la Vie au Grand Air.

Sur cette longue randonnée de 1 100 kilomètres, les concurrents étaient chronométrés dans trois côtes. La première était la côte du Berthoud située à environ 8 kilomètres de Bourg; la deuxième dans l'Estérel, à 3 kilomètres de Fréjus; la troisième enfin, de beaucoup la plus dure et la plus longue, entre la Turbie et le golfe de Monte-Carlo. Le mois prochain, l'Aéro organise également une coupe de Tourisme pour voitures, véhicules légers et voitures. Cette épreuve durera du 17 au 29 avril et parcourra un circuit des plus intéressants à travers un grand nombre de nos départements.

Et puisque nous parlons de concours de tourisme, disons quelques mots encore du Tour de France Automobile qui se terminera le 24 de ce mois. Nous avons parlé du déchet des premières journées.

Le déchet s'est encore augmenté jusqu'à mi-parcours environ où ils n'étaient plus que 17 sur 33 partis. Mais, je le répète, est-ce bien du tourisme qu'on leur fait faire; le tourisme comporte-t-il des étapes de 450 kilomètres et des courses de vitesse à 80 de moyenne? Il est vrai que les organisateurs ont eu soin de nous faire savoir qu'ils ne seraient heureux et que leur concours ne serait vraiment probant que si aucun des concurrents ne touchait au poteau d'arrivée. C'est assurément une manière de voir, mais je ne sais si tout le monde la trouvera bonne. Le touriste n'a qu'un but que je sache, faire en entier, sans fatigue, sans excès ni acrobaties, le voyage qu'il s'est tracé. Dans le Tour de France on part d'un point de vue diamétralement opposé: accumuler dans ce concours de tourisme le plus d'obstacles possibles afin de faire échouer tous les concurrents avant le port. Autant prendre tout de suite un marteau et taper dedans. Epreuve commerciale aussi, nous dit-on. Est-ce du bon commerce que celui qui consiste à dire au public: sur 33 voitures engagées par 15 ou 16 constructeurs différents, aucune n'est capable de parcourir 5.000 kilomètres jusqu'au bout?

Heureusement que des démentis sérieux vont nous être apportés à cette formule un peu sauvage et que, dans notre prochain numéro, il nous sera permis de donner des résultats intéressants et de citer quelques unes des performances accomplies par les voitures concurrentes et leurs habiles conducteurs qui vont encore se distinguer assurément dimanche dans la course de cent kilomètres que l'Automobile Club de la Sarthe organise à leur intention sur le meilleur des circuits que nous possédions en France, circuit sur lequel se retrouveront en juillet les voitures du Grand Prix, circuit sur lequel ces voitures se feront un plaisir de battre leurs propres vitesses du circuit de Saint-Etienne.

P. M.

La "Vie au Grand Air" décentralise

A l'issue de notre rallye Paris-Amiens, le troisième de la série que nous avions annoncée, la plupart des concurrents nous ont demandé ce que nous allions organiser à leur intention.

Nous allons, qu'ils se rassurent, préparer un programme d'été qui, nous l'espérons, leur donnera satisfaction. Mais, d'ici là, la Vie au Grand Air s'occupera de ses abonnés et de ses lecteurs de province, qui se plaignent de ne connaître que par les échos les succès de nos dernières réunions réservées aux Parisiens.

C'est ainsi que nous avons à nous occuper, dès maintenant, du rallye des Alpes-Maritimes, de celui du Sud-Ouest qui réunira les clubs de Bordeaux et de Périgueux et du rallye de l'Ouest qui s'adresse aux automobilistes du Mans, de Tours, de Chartres, d'Alençon, de Laval, de Rennes, de Nantes, de Bourges, etc...

Puis nous reviendrons aux Parisiens et aussi aux Parisiennes, car nous songeons à réserver aux dames une de nos prochaines épreuves automobiles.

LE JEU DU TROIS-QUART AILE (1)

PAR PIERRE FAILLIOT.

La situation la plus délicate du trois-quart aile est lorsqu'il constitue la dernière ressource de son camp en face de deux adversaires qui attaquent. Il faudra donc, dans ce cas, non seulement arrêter l'homme, porteur du ballon, mais encore empêcher la passe, ou bien se ménager la possibilité de bondir encore à temps sur le deuxième adversaire. Pour atteindre ce but, j'ai essayé de montrer par deux croquis la méthode que j'ai employée plusieurs fois.

Supposons d'abord (croquis n° 8) que notre trois-quart aile soit entre ses adversaires et son camp. Le trois-quart centre adverse est en possession du ballon ; il est démarqué, ne peut plus être atteint que par notre trois-quart aile. D'autre part, il a à sa gauche et vers le centre du terrain des partenaires qui l'ont bien suivi. Le trois-quart aile défendant devra donc, d'abord, empêcher la passe vers le centre. Dans ce but, il décrira une courbe qui placera le porteur du ballon à sa gauche. Il se dirigera alors sur lui le forçant à obliquer vers la touche. S'il fait la passe, notre homme n'aura qu'à continuer sa course, sans changer de direction, pour atteindre le trois-quart aile, sinon, il arrivera forcément un moment où les deux hommes seront coincés dans un espace de terrain trop petit pour leur permettre d'agir utilement.

Le croquis n° 9 envisage le cas où notre homme ayant été sur le trois-quart centre adverse, ce dernier a fait la passe à son trois-quart aile. Ses deux adversaires l'ont donc dépassé ; il lui faut les rejoindre en vitesse.

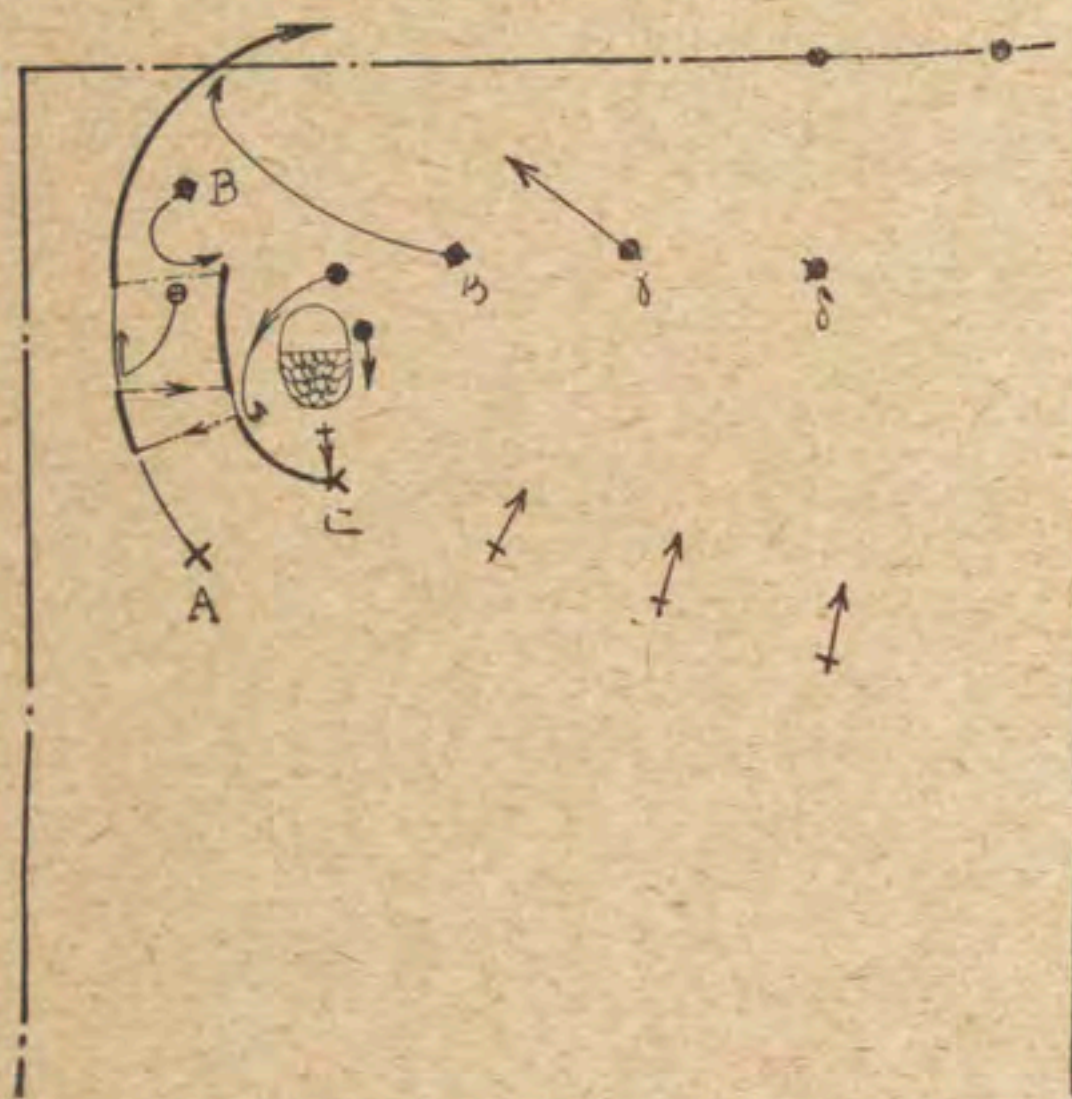


FIG. 7

Une bonne attaque : C reçoit la balle et attaque du côté fermé, passe la balle à A qui la lui rend et continue jusque sur l'arrière B.

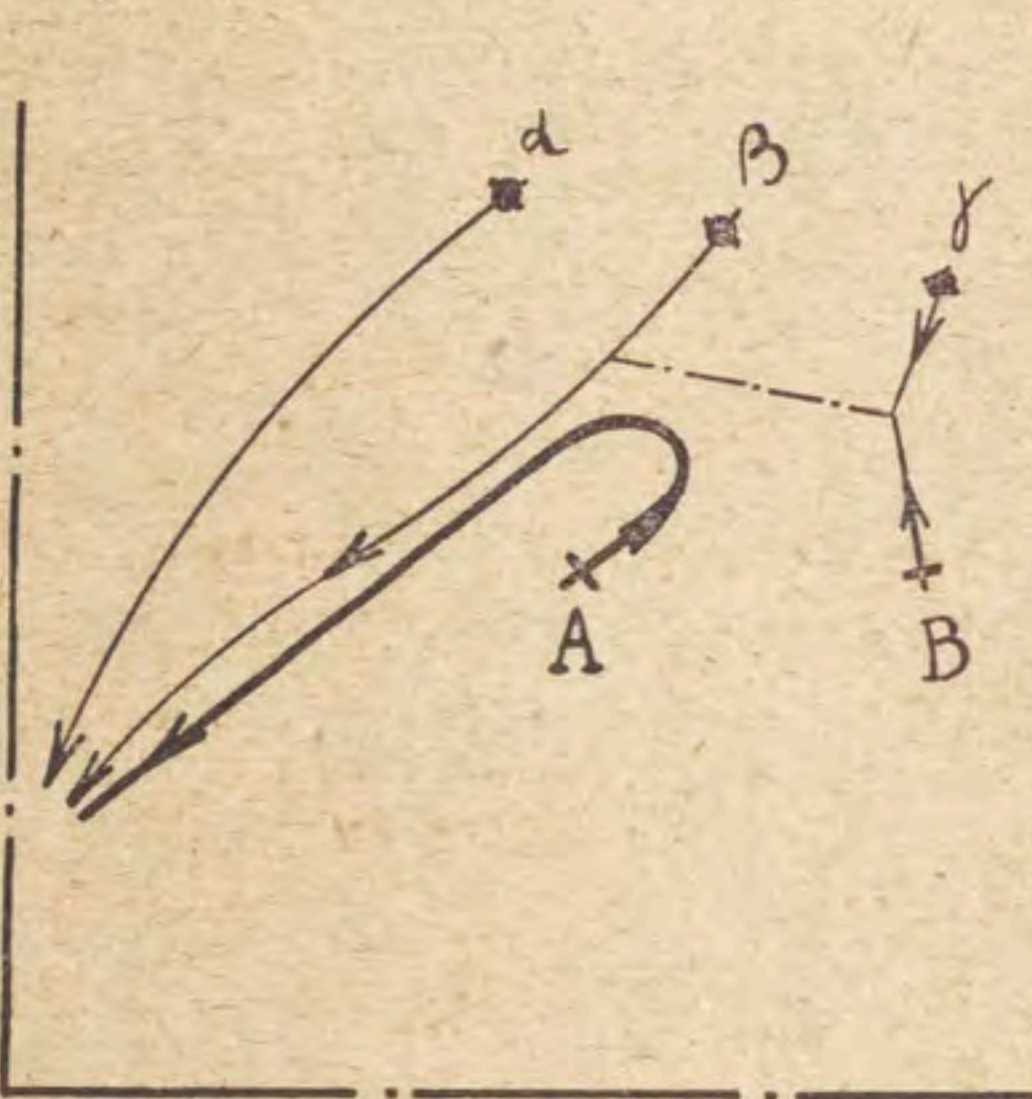


FIG. 8

Au moment d'être plaqué par B, A fait la passe à B. Ce dernier court vers la touche, s'il fait la passe, A agira comme il est dit en 9, sinon il est coincé.

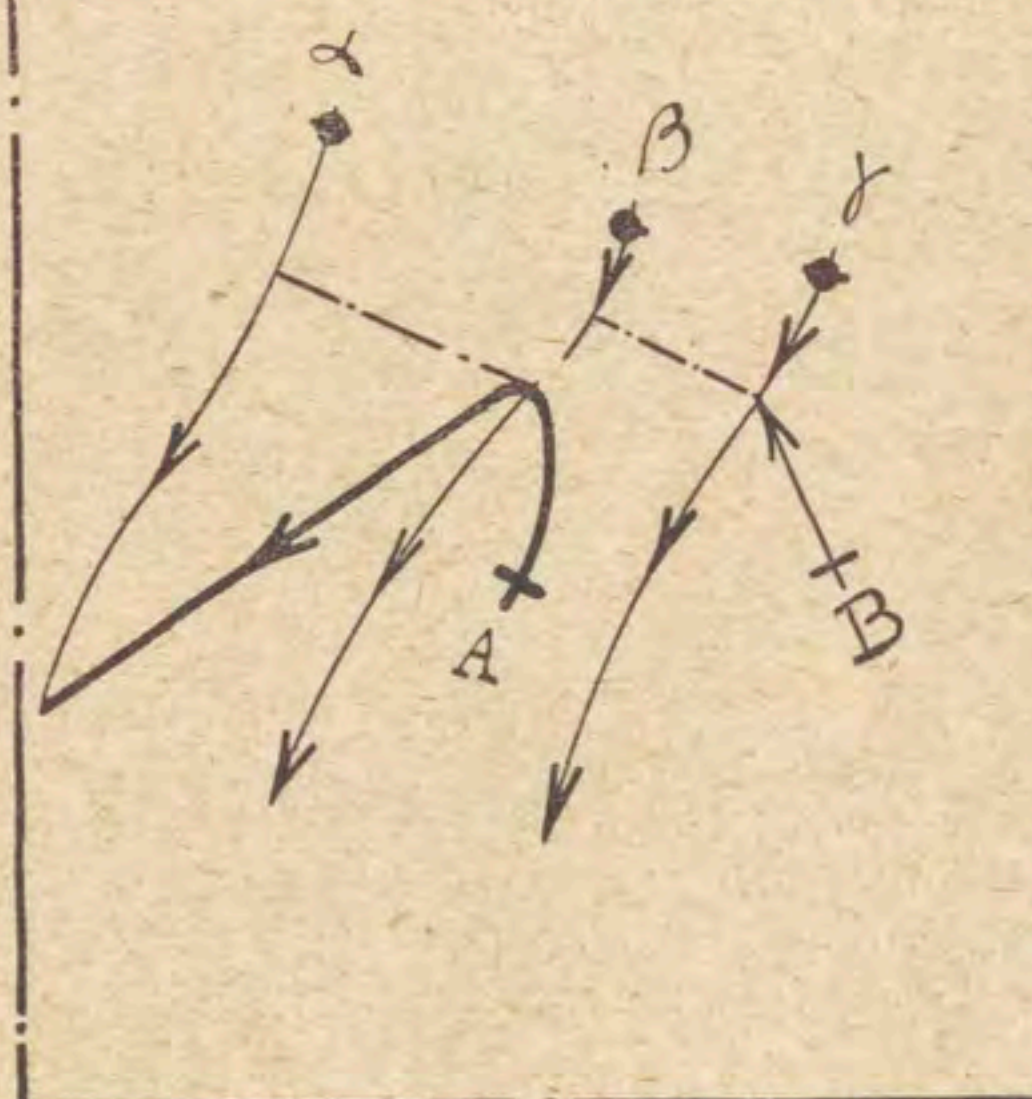


FIG. 9

B force A à passer. A force ensuite B à se défaire de la balle au profit de A. A se place entre B et X et se rapproche de ce dernier pour empêcher la passe.

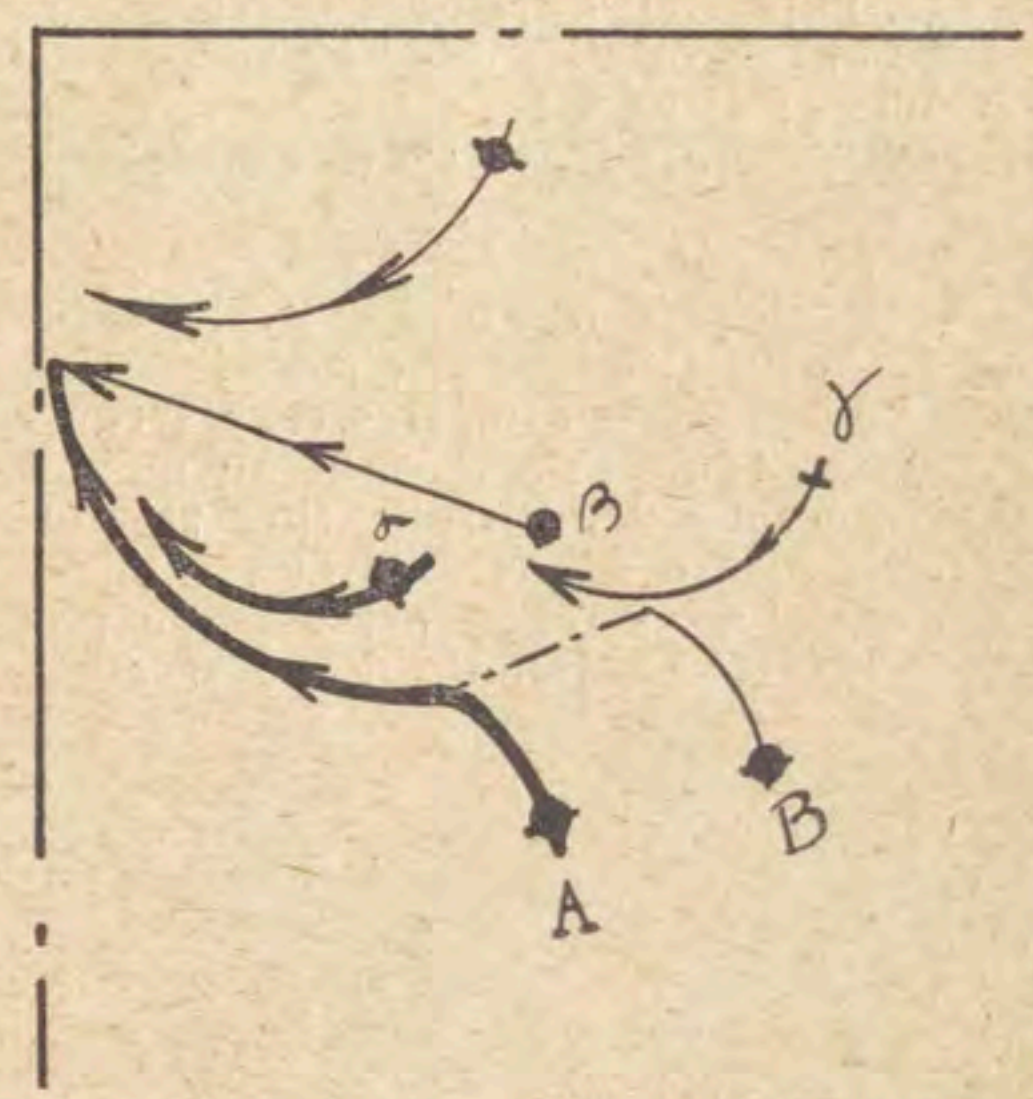


FIG. 10

A force B à passer le ballon à A. Aussitôt B se porte vers la touche laissant à A le soin de contraindre A à faire un détour, pour le prendre de vitesse.

Dans ce cas encore, s'il va droit sur le poteau du ballon, ce dernier pourra redoubler la passe au centre et amorcer ainsi une attaque dont on peut prévoir les conséquences. A mon avis, le mieux est de se porter le plus rapidement possible sur la ligne joignant le trois-quart aile et le trois-quart centre adverse de façon à empêcher toute passe. En se maintenant sur cette ligne, l'homme se rapproche du porteur du ballon et le rejoint sans que ce dernier ait pu se débarrasser de l'objet autrement que par un coup de pied. Cette tactique encore fait perdre quelques mètres à l'équipe, mais je la considère comme beaucoup plus sûre. Je me souviens l'avoir employée entre autre fois dans un match international et avoir subi, malgré sa réussite, les clameurs désespérées du public. Cela ne m'empêche pas d'ailleurs de la considérer comme bonne.

UNE RUSE DÉSAGRÉABLE

Puisque j'en suis aux souvenirs, j'en rappellerai un beaucoup plus désagréable. Il me fournira matière au croquis n° 10. C'est la méthode qu'employèrent Dedet du Stade et Franquénelle de Vaugirard, pour m'empêcher de passer en vitesse à la touche. Tous les deux jouaient au centre. Leur trois-quart aile avait pour mission de se placer entre la touche et moi et, au lieu de me plaquer le plus tôt possible, de retarder simplement ma course et de me faire passer le plus près possible de la touche ; pendant ce temps, eux, couraient directement se placer sur mon chemin et me cueillaient, en quelque sorte, au moment où je sortais de l'impasse touche trois-quart aile. Cette tactique m'était infiniment désagréable, je n'ai jamais pu trouver de moyen sérieux pour la combattre. Il est d'ailleurs à noter à ce propos que la méthode qui consiste à gêner un joueur pour permettre à un autre d'arrêter l'attaque est employée couramment en Angleterre, tandis que chez nous, elle est à peu près ignorée. Je citerai à ce propos, comme exemple de cette tactique, la manière dont j'ai vu les Irlandais arrêter un dribbling. Aux avants menant le ballon au pied, des avants irlandais venaient opposer leur inertie de telle sorte que Lloyd, le fameux demi d'ouverture, parfaitement protégé, ramassait tranquillement la balle et pouvait amorcer une contre-attaque.

Je ne veux point discourir plus longtemps sur le dribbling, je crain-

drais fort d'amener un sourire aux lèvres des lecteurs. Je voudrais maintenant, dire quelques mots sur la brutalité au rugby.

Je me souviens d'un joueur qui, très doux d'habitude, avait coutume de dire : « Dès que je suis sur le terrain, je hais l'adversaire ». Cette parole m'avait frappé, car elle peut, mal comprise, entraîner de très graves conséquences. Si beaucoup ne l'expriment pas, beaucoup la pensent. Il est pénible de constater qu'un grand nombre de joueurs estiment que de démolir volontairement l'adversaire est une façon, comme une autre, de gagner une partie. J'en ai vu qui, avant même de commencer la lutte, avaient décidé entre eux que tel ou tel ne finirait pas la partie. Je ne crois pas qu'ils se rendaient compte des suites de cet acte projeté. Supposez, par exemple, un employé de commerce, et il en est beaucoup parmi les joueurs de football, un coup malheureux et voulu le met au lit pour un ou deux mois. Il est certain que son patron ne sera pas très satisfait de cet accident et pourra parfaitement le mettre dans l'obligation d'abandonner le football ou sa maison. Le fait s'est déjà produit et je connais bon nombre de jeunes gens qui ne pratiquent pas le « noble jeu » de peur d'y récolter quelque « pain ». Si nos « grands joueurs » consentaient à jouer avec plus de mansuétude je crois que le football compterait plus d'adeptes. Mais cette idée ne peut pénétrer dans certains cerveaux. J'ai pu moi-même me rendre compte que certains adversaires s'acharnaient, non pas tout de même après votre vie, mais enfin après votre santé.

J'ai vu, et combien de fois, des joueurs qui, ne pouvant vous plaquer, n'hésitaient devant aucun moyen. Je citerai, entre autres, une anecdote : C'était dans un match d'entraînement (?) que le Racing jouait contre une équipe d'Etampes. De nombreux essais étaient déjà marqués par les nôtres, j'avais en face de moi un tout petit trois-quart aile de 1m.50 environ ; il avait déjà vainement essayé de m'arrêter. A un moment, le ballon me parvient, je pars carrément à l'attaque. Au moment où j'arrive devant mon enfant d'adversaire, celui-ci fait un superbe saut en hauteur et m'allonge en pleine figure un coup de poing qu'il croyait magistral. Sans m'inquiéter outre-mesure, j'allais marquer l'essai et revenais la conscience tranquille et le visage tant soit peu meurtri. C'est alors que mon pseudo-boxeur s'approcha de moi et d'un air narquois me dit : « C'est égal, je t'en ai tout de même mis un bon marron ». Cette mentalité est celle de beaucoup. Elle n'en est d'ailleurs pas plus louable. Quant à moi, je peux dire, que je n'ai jamais cherché à sortir un adversaire du terrain ; mes partenaires m'en faisaient souvent un grief. Je dois avouer, cependant, que lorsque je remarquais un joueur désirant trop vivement ma perte je n'hésitais pas alors à me défendre et, si je ne recherchais pas l'occasion immédiate d'une vengeance, je profitais des événements. Je pourrais citer un joueur qui, tout au début de ma carrière de footballeur, avait profité de ce que j'étais maintenu à terre, par deux autres, pour me tordre, à la fois, les deux pouces. Il ne l'a pas depuis porté en Paradis, il a fini par déclarer que j'étais vraiment trop lourd. De même un certain arrière d'équipe de seconde série qui m'avait plaqué d'un simple coup de tête dans le menton s'étonna que je lui misse froidement le coude sur la carotide pour me relever. Mais enfin, je n'ai jamais tiré vanité de ces petits divertissements et je terminerai ce chapitre en citant à titre humoristique un moyen qu'employait Burgun envers certain joueur du Stade. Pendant toute la semaine précédant le match, il racontait partout qu'« il l'aurait ». Avant la partie, il avertissait loyalement son adversaire. L'autre, connaissant Burgun, numérotait ses membres et n'osait toucher le ballon durant toute la partie.

Mais je ne veux pas terminer par ce mauvais côté du jeu de football et je n'hésiterai pas à déclarer que, selon moi, le rugby est le sport le plus passionnant et le plus complet. Quand on y a goûté, il est pénible de cesser de le pratiquer et ce n'est pas sans une mélancolie profonde que l'on regarde son ancienne équipe continuer les prouesses auxquelles on a participé autrefois.

PIERRE FAILLIOT.

(1) Voir le numéro 807.

REVUE TECHNIQUE ET SPORTIVE

TUBE ACOUSTIQUE POUR AVIATEURS. — Tant que l'on n'aura point trouvé le moyen de rendre parfaitement silencieux les moteurs d'aviation, il sera difficile de tenir une conversation à bord d'un aéroplane sans faire appel à un appareil acoustique.

Parmi ceux qui ont été employés jusqu'ici, l'Audiphone, reproduit ci dessous, est un des plus satisfaisants. Il se compose d'un tube double; chaque brin de tube portant à l'une de ses extrémités, le cornet transmetteur et à l'autre les deux branches de récepteurs.

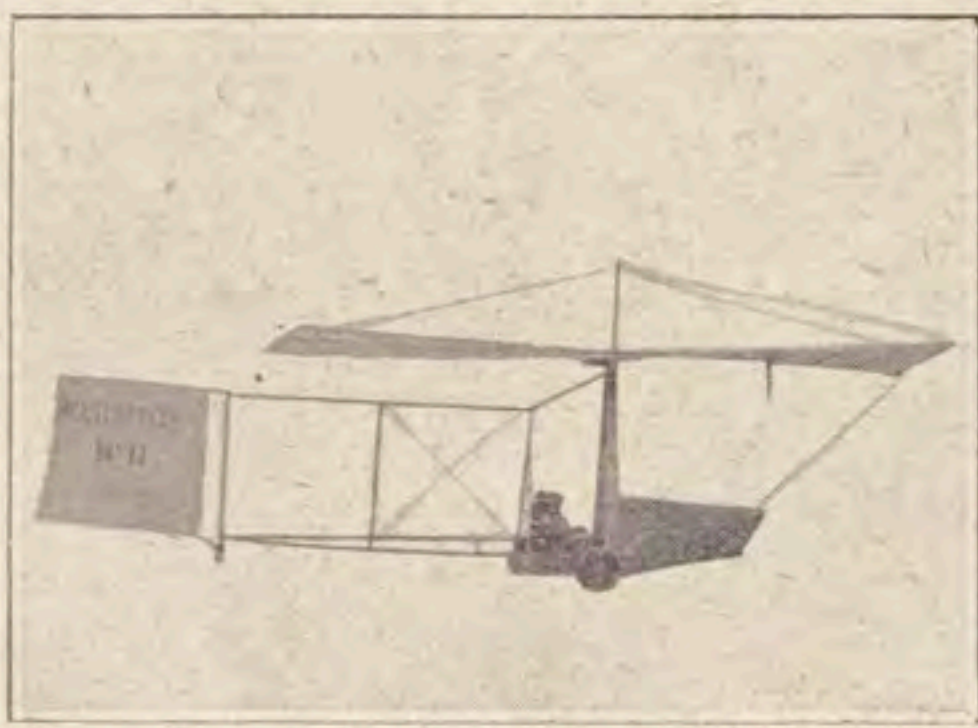


Pour converser en aéroplane.

Les deux tubes sont inversés de telle sorte que, entre les deux branches réceptrices, se trouve un cornet. Comme les récepteurs sont adaptés de chaque côté d'une mentonnière formant corps avec le casque, l'appareil se tient à portée de la bouche et des oreilles des aviateurs sans que ceux-ci aient à les tenir.

Ce système est léger et très pratique.

UN NOUVEL HÉLICOPTÈRE. — Cet appareil présente une nouvelle solution de la question de l'hélicoptère. Une seule hélice de sept mètres carrés tournant à 120 tours à la seconde au moyen d'une nouvelle démultiplication très légère doit suffire à soutenir et propulser l'appareil. La stabilité est assurée par des empennages horizontaux et verticaux.



Un hélicoptère à une seule hélice.

Très résistant, il est muni d'un moteur Anzani et ne pèse sans le pilote que 80 kilogrammes. C'est le premier hélicoptère à une seule hélice que l'on ait encore construit. Il est dû à M. Ch. de Rougé.

BOUTON AUTOMATIQUE POUR RIDEAUX, CAPOTES OU TABLIERS. —

Tous les chauffeurs ont eu maille à partir avec les systèmes d'accrochage plus ou moins défectueux au moyen de quoi sont fixés les tabliers, housses, rideaux, capotes, etc., des véhicules automobiles. La plupart se faussent ou se détériorent avec une grande facilité, ou ne tiennent accrochés que par hasard.

Or, voici un nouveau système infiniment pratique, solide, et, ce qui ne gâte rien, irréprochable quant à l'élégance.

C'est un bouton à pression, analogue extérieurement aux boutons à pression ordinaires, mais mieux compris et beaucoup plus robuste. Sa calotte peut être peinte ou revêtue d'une matière quelconque.

Il se compose, comme tout bouton à pression qui se respecte, d'une partie mâle et d'une partie femelle, la partie mâle se composant d'une tête arrondie portant une sorte de pédoncule renflé.

Mais la partie femelle est pourvue d'un ressort de forme spéciale que la tête de la pièce mâle écarte en passant et qui se referme derrière elle, l'empêchant ainsi de se libérer. La partie mâle se trouve ainsi fixée énergiquement tant qu'une action étrangère n'intervient pas pour la délivrer.

Pour faciliter cette délivrance, une des extrémités du ressort a été prolongée au delà du corps femelle et se termine par un petit bouton dont la tête seule dépasse le bord du rideau ou du tablier sur quoi il est fixé. En agissant avec le doigt sur ce petit bouton, on écarte le ressort, et la partie mâle se trouve dégagée.

Il n'y a aucun effort à faire, mais malgré la facilité d'accrochage et de décro-

chage, la liaison des pièces est parfaite car elles sont rendues solidaires, non pas par la pression du ressort sur la partie mâle, mais par sa présence en arrière de la tête de celle-ci, ce qui produit l'effet d'un véritable verrouillage. Le ressort n'a donc pas besoin d'être puissant pour être efficace.

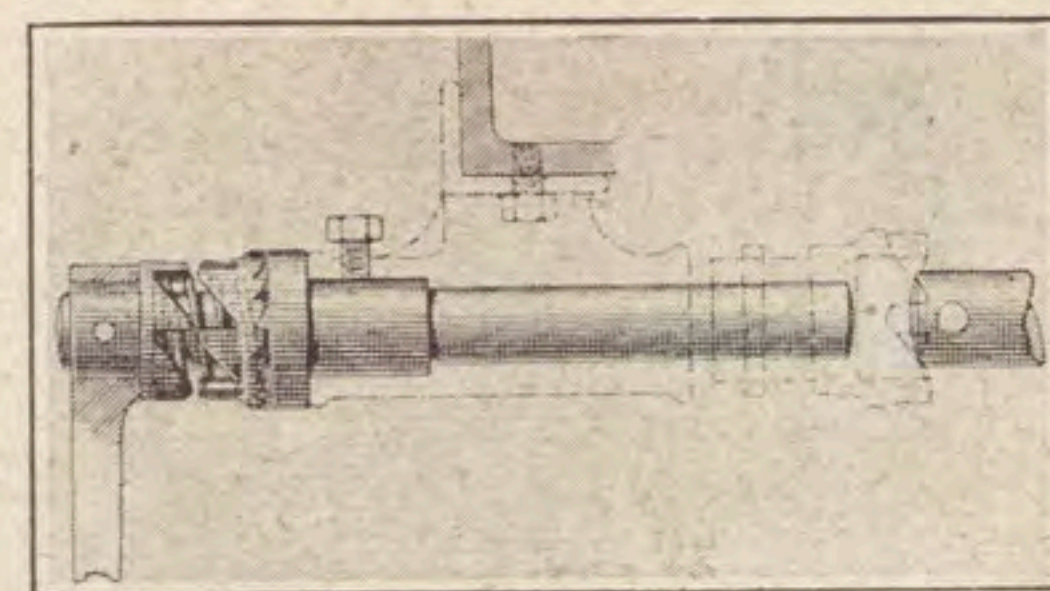
Le bouton à pression Bog est d'exécution très soignée, par conséquent interchangeable à souhait. Il se pose comme tous les boutons à pression: la partie femelle est rivée sur le drap ou l'étoffe et la partie mâle y est simplement cousue.

Ce petit ustensile sera certainement très apprécié.

MANIVELLE ANTIRETOUR. — Parmi les quelques systèmes de manivelles antiretour offerts aux chauffeurs très prudents, il en est un dont la simplicité n'est pas le moindre mérite; d'autre part, il peut se monter sur n'importe quelle manivelle sans qu'il soit besoin d'apporter à celle-ci aucune modification dans sa course ou sa longueur; enfin, son fonctionnement est irréprochable.

Le croquis ci-dessous le fera comprendre clairement.

Pour la mise en marche, la manivelle est enfoncée jusqu'à l'engrènement de la



Un système de manivelle anti-retour.

dent de loup et, sous l'impulsion qui lui est donnée, entraîne, par une dent de loup auxiliaire, une roue à cliquet qui ne peut tourner que dans le sens convenable. Si donc il se produit un retour, la manivelle tend à être repoussée par la dent de loup de vilebrequin, la roue à cliquet se bloque, et le recul de la manivelle provoque brusquement le dégagement de la dent de loup auxiliaire.

Mais cette dent de loup auxiliaire est plus profonde que celle du vilebrequin, conséquemment cette dernière se trouve dégagée la première, de telle sorte que le chauffeur est à l'abri de tout danger du fait du retour lui-même.

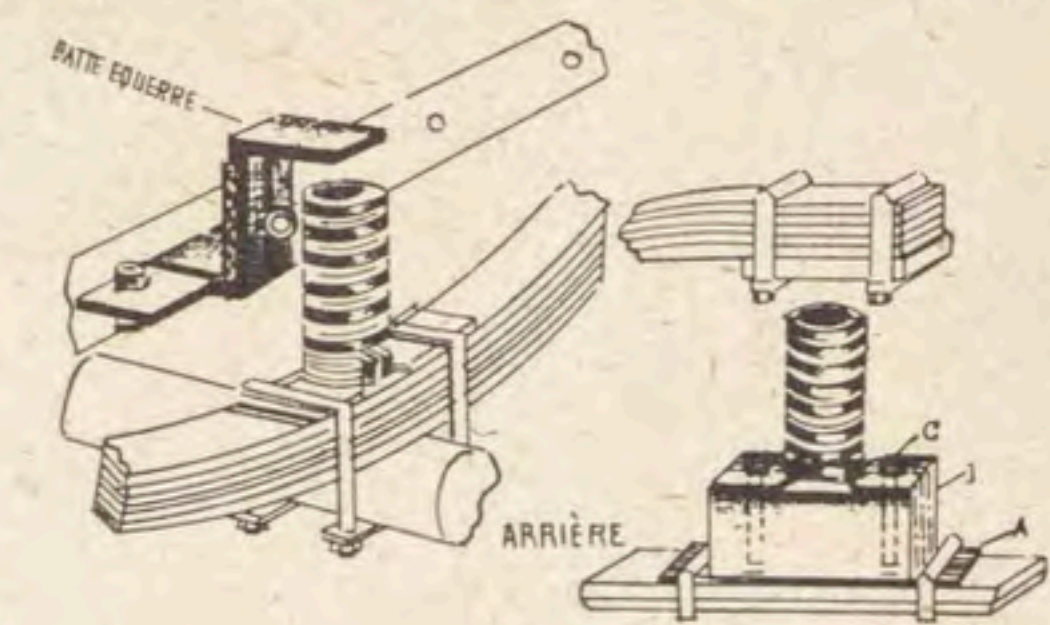
Le dispositif, d'une longueur de quatre centimètres et d'un poids de quelques grammes, est d'un prix très modique.

AMORTISSEUR POUR AUTOMOBILE.

— L'amortisseur Simply possède un grand mérite: celui de la simplicité.

Il se compose en effet d'un seul ressort à boudin en fil d'acier de section trapézoïdale venant ajouter son action à celle des ressorts à lames habituels.

Bien entendu, comme tous les modèles de ce genre, il n'évite pas le rebondissement, mais par contre il laisse aux ressorts leur jeu normal.



Un amortisseur pratique et simple.

Son montage est extrêmement facile et son prix d'une modicité appréciable. Il convient fort bien aux voitures dont les ressorts sont un peu fatigués ou qui sont fréquemment chargées au-dessus de leur taux normal.

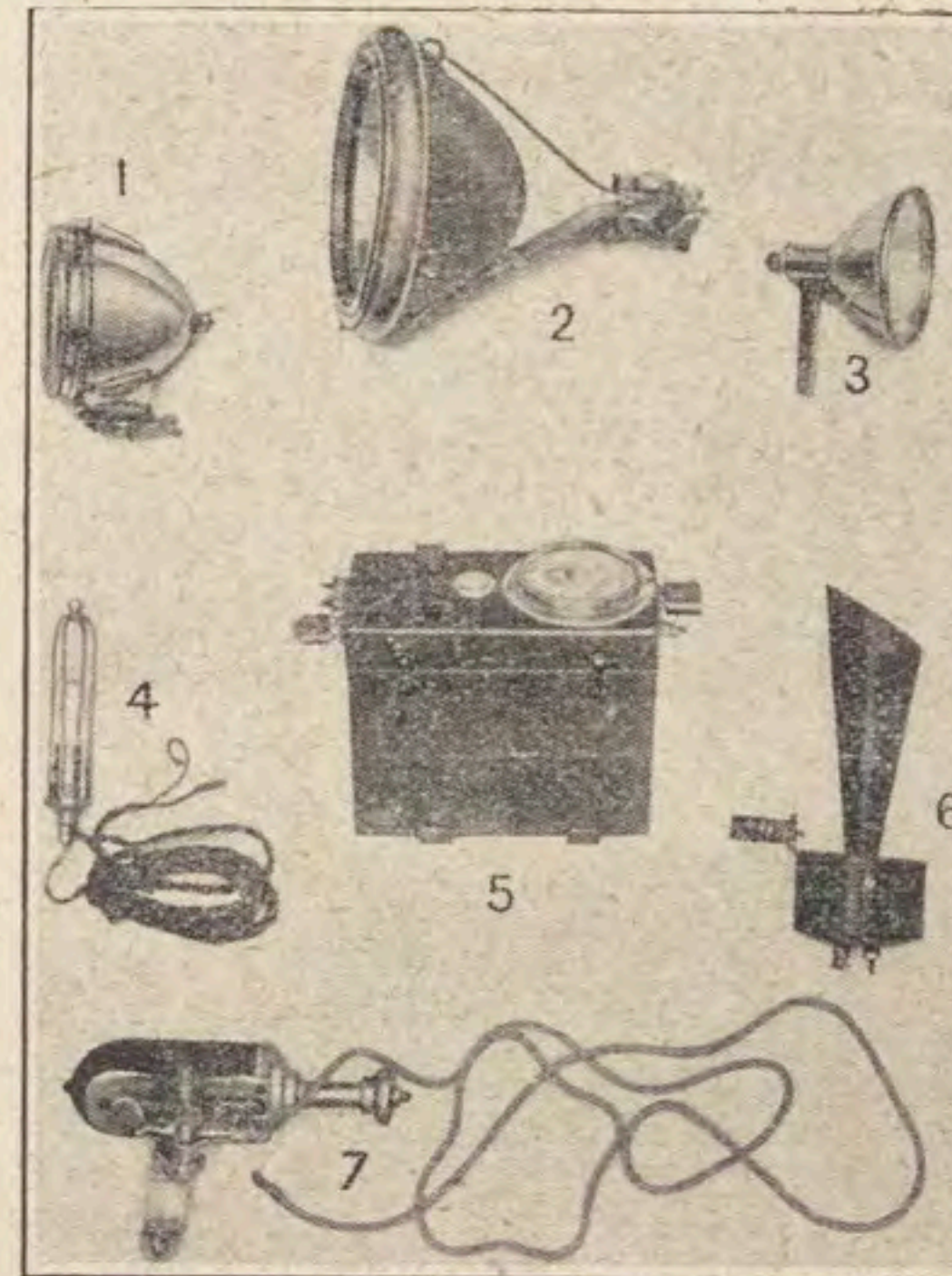
L'ÉCLAIRAGE ÉLECTRIQUE DES MOTOCYCLES. — Les motocycles ne se refusent plus rien. Après les pare-brise, capotes, et autres signes de confort, voici qu'un ingénieur-constructeur vient de permettre l'adaptation de l'éclairage électrique aux motocyclettes, sidecars, tricars et autres véhicules de ce genre.

L'installation, très complète et fort bien exécutée, comprend:

1 magnéto génératrice de courant actionnée par une roue de la moto (fig. 7).
1 accumulateur avec volt-ampère mètre et contacts (fig. 5).

1 phare avant (fig. 2).
1 lanterne de côté (fig. 1).
1 lanterne arrière à feu rouge (fig. 3).
1 avertisseur électrique (fig. 6).
1 lampe portative (fig. 4).

La magnéto est construite pour charger un accumulateur de 6 volts et fournir un courant de charge de 0,5 à 1 ampère.



Les différentes pièces composant l'installation de l'éclairage électrique des motocycles.

suivant la vitesse. Son plein régime est atteint à 25 kilomètres à l'heure. Elle est pourvue d'un conjoncteur-disjoncteur pour éviter le retour du courant.

L'accumulateur est de 6 volts à 10 ampères heures; pour éviter les courts-circuits, il est muni d'un plomb de sûreté à 2 ampères.

Le phare porte une ampoule 6 volts à 0,75 ampère.

Les autres lampes sont de 4 volts 10,3 ampères.

L'ensemble est parfait de construction et le fonctionnement est irréprochable pour peu qu'on prenne soin de rechercher les indications données pour le montage. C'est le complément indispensable pour le grand tourisme et les machines de luxe.

ÉCONOMISEUR AUTOMATIQUE. —

Un économiseur pour répondre parfaitement à son but, ne doit pas seulement réduire le moteur à la portion congrue; il doit surtout, avant tout n'agir qu'à bon escient.

Or, deux méthodes peuvent se présenter: se baser sur la dépression régnant dans la tuyauterie, ou se fixer sur la vitesse du gaz circulant dans cette même tuyauterie. Dans ces deux cas, l'économiseur ajoute au mélange formé dans le carburateur une certaine quantité d'air qui diminue la richesse des gaz et par suite la consommation d'essence quand le moteur marche aux régimes élevés.

L'économiseur A. V. est basé sur la seconde méthode, et agit en fonction de la vitesse des gaz. Il se compose d'un petit boisseau perforé qui s'adapte à la tuyauterie et renferme un levier portant d'une part une sorte de disque perforé doublé de toile de laitonet articulé d'autre part à un petit clapet. En temps normal, le clapet, équilibré par un ressort antagoniste, est à la position de fermeture; mais dès que la vitesse des gaz atteint un certain taux, réglable d'après la tension du ressort précité, la raquette entre en action et provoque l'ouverture de la soupape.

Notons en passant que la présence du disque perforé est en outre utile en ce qu'elle produit un brassage énergétique des gaz carburés.

ROUE ÉLASTIQUE ANTIDÉRAPANTE. — Cette roue élastique, ou plutôt ce bandage, est très curieux.

Il se compose d'une série de boules de caoutchouc pleines montées dans des alvéoles ménagées à la périphérie d'une jante spéciale et solidement maintenues en place par un accrochage à tringle.

On pourrait croire que l'écartement des boules donne un roulement cahoteux; il n'en est rien, car l'écrasement des boules au contact avec le sol augmente la surface d'adhérence et par conséquent le roulement continu est et sans choc.

Les boules sont facilement amovibles et peuvent être remplacées indépendamment les unes des autres.

ROBINET D'ESSENCE ANTI FUITE.

— Sur cent robinets d'essence, on peut aisément compter ceux qui sont réellement et parfaitement étanches. Or, on sait que l'essence est un liquide précieux qu'il convient de ne point gaspiller et que, d'autre part, toute fuite d'essence est une cause de danger.

Le robinet anti-fuite tient compte de ces considérations, car l'essence n'a point la moindre issue vers l'extérieur: ne comportant point de boisseau, celui-ci ne peut prendre de jeu. L'obturateur de l'arrivée d'essence se fait au moyen d'un petit pointeau que tend à soulever un ressort antagoniste, et que l'on peut commander au moyen d'un chapeau moulé à course limitée.

Mais le chapeau n'agit pas directement sur la tête du pointeau; un diaphragme en nickel, d'une souplesse suffisante, et dont la périphérie est soudée sur le corps du robinet, est interposée et obture exactement le robinet, quel qu'en soit le débit.

UN FÉTICHE UTILE POUR L'AUTO.

— La plupart des chauffeurs sacrifient à la mode de placer un fétiche sur le bouchon du radiateur.

C'est là une chose inoffensive, mais à côté des sujets grotesques ou des ornements prétentieux, il est des petits accessoires qui peuvent les remplacer avantageusement.

Le petit thermomètre A. I. est de ceux-là, car outre qu'il est plaisant à voir, il renseigne constamment sur la température de l'eau de refroidissement. Il se visse en guise de fétiche sur le radiateur et le montage du tube thermométrique, d'ailleurs enfermée entre deux glaces épaisses, est tel qu'il n'y a point lieu de craindre sa rupture par suite des trépidations ou des cahots.

PAUL LAUNAY.

RÉSULTATS TECHNIQUES

DU 9 AU 16 MARS

AVIATION

VENDREDI 13 MARS. — Ajaccio. — Le lieutenant de vaisseau de l'Escaille et l'enseigne de vaisseau Destrem volent en 2 h. 45 de Saint-Raphaël à Ajaccio.

CYCLISME

MARDI 10 MARS. — Berlin, Course des six jours — 1. Lorenz-Saldow, 4.260 km. 960. — 2. Stol Miquel. — 3. Rutt-Stellbrink. — 4. Mo an-Rott.

DIMANCHE 15 MARS. — Vélodrome d'Hiver. — Prix Constant-Huret (50 km. derrière motos): 1. Sérès, en 40 m. 55 s. 3/5; 2. Darragon, à un demi-tour; 3. L. Didier, à un tour et demi.

Match Berthet-Moran: 1^{re} manche (course poursuite). — 1. Berthet; 2. Moran. — 2^e manche (5 kil. avec entraîneurs à tandem); 1. Berthet; 2. Moran, à dix longueurs.

BOXE

MERCREDI, 11 MARS, Wonderland. — Young Ahearn bat Adrien Hogan, qui abandonne au 12^e round.

FOOTBALL-RUGBY

DIMANCHE 15 MARS. — Championnat de France de Rugby. — Le Stade Toulousain, bat l'Aviron Bayonnais par 5 points à 3. — L'A. S. Perpignanaise bat le Havre A. C. par 27 points à 5. — Le Stade Bordelais bat le Racing Club par 8 points à 6. — Le Stade bordelais bat le F. C. de Grenoble par 15 points à 0.

FOOTBALL-ASSOCIATION

DIMANCHE 8 MARS. — Saint-Ouen. — La Ligue fait match nul avec l'Entente bruxelloise. — Lille. — L'Union bat l'Entente brugeoise par 5 buts à 0.

HIPPIQUE

VENDREDI 13 MARS. — Saint-Cloud. — Prix de Saint-Cloud (2.000 mètres, 15.000 francs): 1. Durbar (Mac Gee) à M. H. B. Duryea; 2. Smart; 3. Maître et Seigneur. — P. M.: g. 53 francs; pl. 31 fr. 50, 30 francs.

SAMEDI 14 MARS. — Maisons-Laffitte (handicap Optional 1.000 mètres, 20.000 francs): 1. Clondir (Garner) à M. Marghiloman; 2. Flamechon; 3. Le Lhéris. — P. M.: g. 61 francs; pl. 19 fr. 50; 19 fr. 20 fr. 50.

DIMANCHE 15 MARS. — Auteuil. — Prix d'Auteuil Prince Christian (Parfremont), à M. A. Veil-Picard; 2. Valise de Voyage; 3. Siva II. — P. M.: g. 20 fr. 50; pl. 17 fr. 50, 60 fr. 50.

Prix Juigné (3.600 mètres, 15.000 francs): 1. Saint-Potin (R. Sauval) à M. Champion; 2. Manthorpe; 3. Joyeux V. — P. M.: g. 38 francs; pl. 27 francs, 59 francs, 81 francs.

DIMANCHE 15 MARS. — Nice. — Grand Prix de Nice (2.200 mètres, 100.000 francs): Grand d'Espagne (T. Robins) à M. Calmann; 2. Diavolezza; 3. Chut. — P. M.: g. 79 fr. 50; pl. 22 fr. 50; 10 fr. 50 11 fr. 50.

LE CONCOURS DU CHAMPION

Rappelons aux concurrents de notre grand concours du champion, que les réponses doivent nous parvenir avant le 28 mars à minuit, passé ce délai nous n'accepterons plus aucun envoi.

HIPPIQUE

A Nice et à Paris

Les courses de la semaine

L'INTÉRÊT s'est partagé dimanche entre Auteuil et Nice. Je ne veux nullement mettre les deux réunions sur le même pied. A Nice, c'était le Grand Prix, un prix de 100.000 francs. Le premier événement vraiment marquant de la saison de plat. A Auteuil, c'était le prix d'Auteuil, un steeple-chase de 20.000 francs réservé aux quatre ans. Les deux résultats étaient donc d'importance très différente. Mais ils ont eu pourtant un point commun. Des deux côtés la forme du moment a paru plus importante que la qualité intrinsèque. C'est très probable pour Auteuil. C'est presque certain pour Nice.

A Auteuil, Prince Christian a battu Lelio IV ou plus exactement les trois représentants de l'écurie A. Vell-Picard, Prince Christian en tête, Valise de Voyage et Siva II ensuite, ont fini devant le poulain de M. James Hennessy. C'est la revanche, une très brillante revanche de la casaque mais qui avait joué à Nice un rôle plus effacé que de raison. Mais c'est aussi la revanche de Prince Christian qui l'an dernier était très sensiblement supérieur à Lelio IV. Que Prince Christian ait progressé, c'est très probable. Ce qui est plus invraisemblable et pour mieux dire inadmissible, c'est que Valise de Voyage et Siva II aient progressé au point de finir régulièrement devant Lelio IV qui était à l'automne, sans doute possible, le crack des steeple-chase de son âge. La place derrière Valise de Voyage et Siva II montre très clairement qu'il s'est montré très inférieur à lui-même et retient du même coup la signification de la victoire de Prince Christian à Lelio IV qui visiblement se trouvait à cours d'ouvrage lors de sa rentrée et de sa victoire singulièrement heureuse sur Phébus et Perdigail, était encore bien insuffisamment près. Il a fait à la fin un effort un peu tardif, très méritoire, mais insuffisant. Il est très possible que Prince Christian soit devenu réellement le meilleur, mais la preuve n'est pas faite. La partie décisive reste à jouer.

A Nice, Grand d'Espagne II a battu Diavolezza, Chut et Démon, qui ont fini eux-mêmes devant Fidelio, Opott et Baldaquin. Mettons à part Diavolezza dont le mérite est encore mal déterminé. Ni Grand d'Espagne II, ni Chut, ni Démon, d'après leurs performances antérieures, n'avaient régulièrement l'ombre d'une chance contre Fidelio et Opott, et Baldaquin, qui de fait n'ont pas existé dans la course.

Une commune déchéance de ceux-ci ou une transformation complète de ceux-là sont deux hypothèses fort invraisemblables. Des progrès même très sérieux, seraient admissibles chez un poulain comme Grand d'Espagne II, mais qu'un vétérinaire tel que Chut, qui a donné tant de fois et si exactement sa mesure, soit amélioré lui aussi et dans la même proportion exactement, voilà qui devient bien peu probable. Or, on ne peut admettre les uns sans les autres, car les deux adversaires ont fait dimanche, l'un vis à vis de l'autre ce qu'indiquait leur meilleure forme de l'an dernier. En juillet Grand d'Espagne II a battu d'une demi-longueur après lutte Pantagruel qui lui rendait une livre. On doit d'après cela les handicaper au même poids ou tout au plus placer Grand d'Espagne, à une livre au-dessus de Pantagruel. En septembre, Chut a fini à deux têtes derrière Pantagruel, en juin il rendait quinze livres sur 2.400 mètres, soit trois de plus que l'écart naturel pour l'année. Mettons donc Pantagruel, poids d'âge à part, à deux livres derrière Chut. Le rapprochement ferait Chut meilleur d'une livre, que Grand d'Espagne II. En réalité les trois chevaux s'équivalent. Et dimanche Chut rendant à Grand d'Espagne II deux livres de plus que le poids pour âge succomba d'une longueur au plus. C'est très exactement ce résultat que l'issaient prévoir leurs performances les meilleures et les plus caractéristiques de l'année précédente.

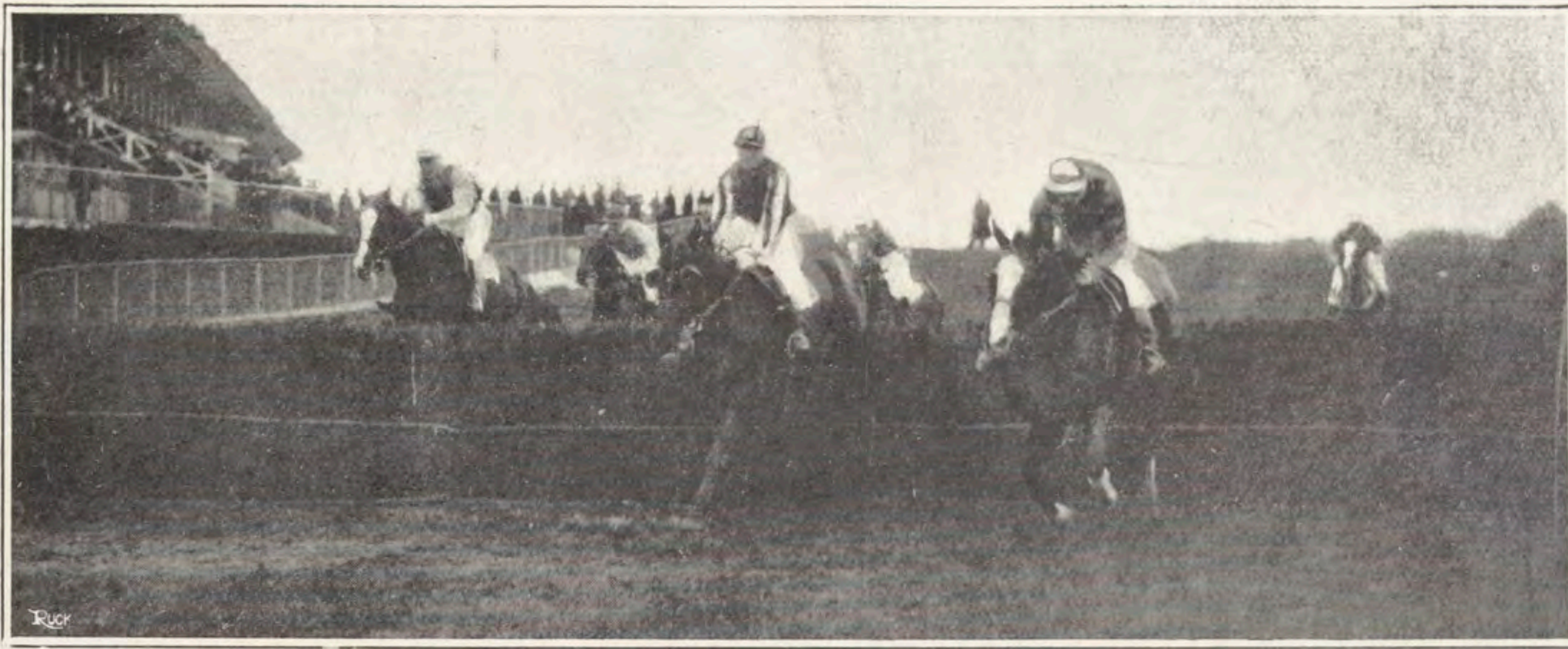
Une concordance aussi rigoureuse est même assez rare. Je ne me dissimule pas d'ailleurs que le hasard est pour quelque chose dans un accord aussi strict. Mais on a le droit d'en conclure pourtant que deux chevaux, si voisins, cette année comme l'année dernière, n'ont pas dû beaucoup changer.

De toutes manières Grand d'Espagne II a battu meilleur que lui, mais ce n'est pas là un fait exceptionnel dans le Grand Prix de Nice. Un des cas les plus curieux est celui d'Olivier II, qui affut par les mêmes mains savantes qui ont préparé la victoire de Grand d'Espagne II, a gagné la même course en 1911, battant comme Grand d'Espagne II une pouliche de trois ans la Bohême II, et Combours, qui devait compter parmi les meilleurs de son année.

C'est l'unique victoire qu'Olivier II ait remportée dans toute sa carrière. Le succès de Garance II, l'année suivante, a été également imprévu et sans lendemain, et dans le lot qu'elle battait il y avait un excellent trois ans, Shannon.

J'ai laissé de côté Diavolezza. Prise à la lettre sa performance la fait un peu meilleure que Grand d'Espagne II, car l'écart de poids qui aurait dû être normalement de vingt-cinq livres, sexe compris, n'était en fait que de dix-neuf. Mais de plus larges horizons lui sont évidemment ouverts. Il reste à déterminer dans quelle mesure sa préparation plus ou moins poussée à pu l'aider. Mais d'une façon générale, la tâche des trois ans vis à vis de leurs aînés est très dure à la date où nous sommes, et une performance comme celle de Diavolezza est une excellente note.

STUART.



LE PRIX SAXIFRAGE (Steeple 4.500 m. 10.000 fr.). — Auteuil, le 12 mars.
Napo, La Canche, Clitias et le Mont Saint Michel sont partis en tête; au brook, Montagnard menait. Au huit, Clitias tombait; Sur le plat, La Canche battait le Mont Saint Michel.



LE PRIX DE SAINT-CLOUD (2.000 m. 20.000 fr.). — Saint-Cloud, le 13 mars.
Durbar est parti devant Avmery, Smart et Maître et Seigneur. Dans la ligne droite, Smart, Maître et Seigneur essayaient vainement de rejoindre Durbar qui conservait facilement l'avantage.



LE PRIX D'AUTEUIL (Steeple 3.500 m. 20.000 fr.). — Auteuil, le 15 mars.
Prince Christian, Baladeur II, Le Systémier et Siva II ont d'abord mené. Au brook, Valise de Voyage venait avec le groupe de tête, mais dans les tournants, Prince Christian passait et n'était pas rejoint.

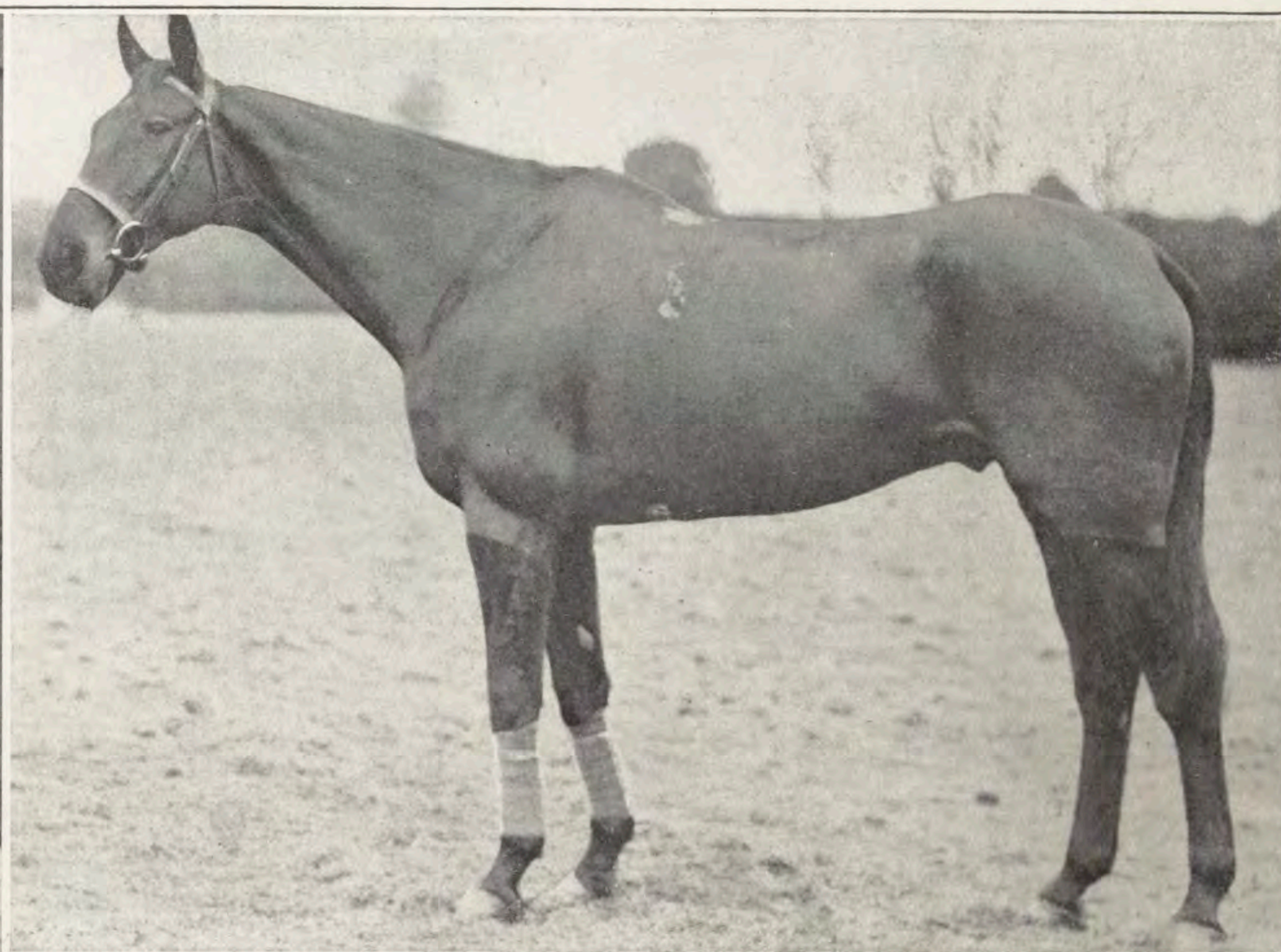


LE PRIX JUIGNÉ (Haies 3.600 m. 15.000 fr.). — Auteuil, le 15 mars.
Kink Malcom est parti en tête, Nérac le remplaçait bientôt; entre les tournants, il précédait Saint Potin, Triphero, Joyeux V et Schéhérazade. Dans la ligne droite, Saint Potin passait et battait Manthorpe.



COVERTCOAT

Covercoat, le vainqueur du Grand National de 1913, est le candidat qu'on oppose, dans le marché, à notre fameux champion Lutteur III.



BALLYHACKLE

Ballyhackle, qui est, comme Covercoat, un fils de Hackler, était favori du Grand National de 1913; il y est tombé, comme dans sa tentative de l'année précédente. Il a racheté ces échecs en remportant, il y a quatre mois, une belle victoire sur ce même hippodrome de Liverpool.

LES CONCURRENTS DU GRAND NATIONAL

Par RENÉ RIONDET

B IEN que les courses aient presque complètement repris dans la région parisienne, l'intérêt des sportsmen se concentrera la semaine prochaine sur les deux grandes épreuves qui marquent la réouverture en Angleterre.

L'honneur de l'élevage français se trouvera représenté là-bas sinon par le nombre, du moins par la qualité. Et, pour le moment, nos voisins reconnaissent une si belle chance à nos champions que, depuis bientôt un mois et demi, ils ont maintenu au rang de premier favori aussi bien Bonbon Rose pour le Lincolnshire que Lutteur III pour le Grand National.

Nous devons noter cependant que, pour la première épreuve qui se dispute le mercredi 25 mars, une légère réaction semblait se faire sentir ces jours-ci contre la situation de Bonbon Rose ; le fait tient sans doute à ce que le cheval de M. R. de Monbel a fourni un travail moins sévère depuis quelque temps ; mais il n'y a pas encore lieu de s'alarmer outre mesure.

Notre élevage aura très probablement dans cette course un autre représentant, nullement négligeable, en Jarnac, qui vient d'être acquis tout récemment par un propriétaire anglais, M. H. Bottomley.

En ce qui concerne le Grand National, Lutteur III n'a pas quitté, depuis la première heure, la place du grand favori. Il est suivi maintenant d'assez près par Covercoat. Et, par un phénomène curieux, notre second champion à Liverpool, Trianon III, qui les a battus tous deux l'autre jour à Hurst-Park dans le Champion Steeple Chase, n'a pas encore fait son apparition dans le marché.

Cette course de Hurst-Park a été très intéressante; elle mettait aux prises quatre concurrents possibles du Grand National. La chance de l'un d'eux s'est même trouvée tout à fait réglée : c'est celle de Wavelet qui est rentré boiteux et pour lequel forfait a été déclaré.

Entre les trois autres, qui se rencontraient à poids égal, le classement fut le suivant : Trianon III premier, Lutteur III second à une longueur et demie, Covercoat mauvais troisième.

Mais ce résultat n'a pas été accepté sans commentaires. Tous les journaux anglais ont présenté leur version : les uns ont vu Covercoat pris de vitesse à la fin du parcours par les deux chevaux français ; les autres ont prétendu que Carter, en surveillant exclusivement Covercoat, s'est fait voler la course par Trianon III.

La vérité est plus simple : Trianon III a gagné grâce à sa condition plus avancée ; lorsqu'il a sauté le dernier obstacle, Lutteur III était tout près de lui et semblait en situation de triompher. C'est vers le plat que la différence dans l'état de préparation s'est fait sentir. On a pu vérifier le fait à la rentrée aux balances, Trianon paraissant très frais tandis que Lutteur soufflait très fort.

Ce dernier peut invoquer d'ailleurs d'autres excuses : quelques jours avant, il avait fait une chute à l'exercice par la faute d'un de ses compagnons d'entraînement ; cet incident a très bien pu le rendre plus circonspect. On l'a vu précisément, dans la course, prendre tous ses obstacles avec un soin particulier.

Cet excès de précaution, qui était peut-être superflu l'autre jour, ne sera pas inutile sur les redoutables fences de Liverpool. A ce propos, il est juste d'ajouter que Trianon III a passé très correctement le parcours d'Hurst-Park ; or, celui-ci, tout en étant moins formidable que celui de Liverpool, présente néanmoins un sérieux degré de difficulté. Ce serait donc une bonne note pour le

cheval gris, qui, jusqu'ici, est tombé à chacune des deux tentatives qu'il a fournies dans le Grand National.

Mais il aura un autre danger à surmonter à Liverpool ; c'est la distance, qui, au lieu de 5.600 mètres, comme à Hurst-Park, atteindra 7.200 mètres. Il semble infiniment probable que les 1.600 mètres supplémentaires seront à l'avantage de Lutteur III.

Covercoat, qui a fini troisième derrière nos deux représentants, est cependant le candidat indigène qui inspire le plus de confiance aux Anglais. Sa course de l'autre jour a été très curieuse : monté par Avila, il s'est contenté, au début de mener un train ralenti ; puis, au bout de 800 mètres, il a pris carrément le commandement, et, filant résolument en tête, il avait encore une dizaine de longueurs d'avance avant l'entrée dans la ligne droite.

A ce moment, Lutteur III et Trianon III commencèrent à être sérieusement sollicités ; et Carter dit même à Hawkins : « Mais, nous sommes battus ! »

Cependant, entre les deux derniers obstacles, Covercoat s'arrêta littéralement ; il ne put mieux faire que de terminer mauvais troisième.

Il est probable que son jockey a un peu abusé de ses moyens. A Liverpool, il sera monté par Percy Woodland, qui a déjà piloté deux vainqueurs du Grand National, Drumree en 1903 et le même Covercoat, l'an dernier.

Si l'on songe qu'en 1913, sur vingt-deux partants, deux seulement s'en sont tirés sans incident : Covercoat et Irish Mail ; si l'on se rappelle qu'en 1912, sur vingt-quatre partants, il n'y en a que six qui n'ont pas eu d'accroc ; si enfin l'on remonte à 1911 où, sur vingt-six partants, un seul est resté debout, on se rendra compte de la raison pour laquelle les sportsmen anglais préfèrent accorder leur confiance à des chevaux qui ont déjà fourni leurs preuves sur l'hippodrome.

Aussi, même après le résultat d'Hurst-Park, ils négligent la chance de Trianon III et répartissent leurs faveurs entre les deux anciens vainqueurs de la course, Lutteur III et Covercoat.

Ils sont suivis sur la cote par Carrigre, qui fera ses débuts dans le Grand National, mais qui, l'an dernier, a remporté deux steeple-chases à Liverpool.

Parmi ceux qu'on leur oppose, bien timidement d'ailleurs, on peut nommer encore Jacobus, qui semble très appuyé par son entourage ; Twelfth Lancer qui représentera probablement les couleurs du Roi et qui a déjà gagné sur le parcours de Liverpool ; enfin Ballyhackle, qui est tombé à chacune de ses tentatives pour le Grand National, en 1912 et 1913. Dans celle de l'an dernier, il était premier favori ; et, depuis cet échec, il s'est quelque peu réhabilité, en s'adjugeant, au mois de novembre, sur le même hippodrome, le Grand Sefton Steeple Chase Handicap avec 74 kilos.

Cette politique de s'en tenir à ceux qui ont prouvé leur aptitude sur les obstacles de Liverpool est certainement la plus sensée ; mais il ne faut cependant pas s'en exagérer la portée. Comme toute règle, elle a ses exceptions : Lutteur III en 1909 et Rubio en 1908, pour ne rappeler que les exemples les plus récents, sans remonter au cas le plus curieux, celui de Voluptuary, qui a triomphé dans le Grand National de 1884 pour ses débuts en steeple-chase, après avoir fourni seulement deux performances en haies.

RENÉ RIONDET.



JEAN BOUIN ET BOUCHARD

Lorsqu'il rencontra le professionnel Bouchard à Marseille, l'amateur Jean Bouin, remporta la victoire et battit le record français de l'heure.



APRÈS LE RECORD DE L'HEURE

Jean Bouin, après son record du monde de l'heure, fit une exhibition tellement applaudie à Vincennes. Nous le représentons à côté de son soigneur Evelyn.

Les secrets de la course à pied⁽¹⁾

PAR JEAN BOUIN

J'ai souvenir qu'à l'entraînement il arriva, mais très rarement, que mon entraîneur se trompât en m'annonçant les temps totaux, je n'avais pas parcouru une dizaine de mètres que je lui criais le temps exact. A sa grande surprise, à la fin de mon travail, prenant la fiche où il inscrivait ses observations je n'avais aucune peine à découvrir son erreur. Afin de me perfectionner dans ce genre d'exercice, mon ami parfois se laissait aller à l'erreur volontairement, pour constater si je m'en apercevais, mais presque toujours il en était pour ses frais. Que mes camarades de sport ne s'effarouchent pas trop : cette science peut s'acquérir facilement, il ne s'agit que de pratiquer assez souvent cette méthode à l'entraînement.

Cette conception de l'allure à laquelle on marche m'a grandement servi et m'a évité le sort dont fut victime Alfred Shrubbs dans sa tentative de 1904. Alors qu'au dixième mille (16.090), le champion anglais était encore en avance sur les records, il rétrograda d'une façon si malheureuse qu'il ne put atteindre ni approcher la distance de Watkins.

CHAPITRE III

Mes diverses courses d'une heure. — De 16 kil. 100 je passe à 17 kil. 180. — Ma rencontre avec Ragueneau qui abandonne. — Évitez les conseils. — Jacques Keyser me bat dans le Gondrand. — Je gagne le championnat de France de cross et je finis second dans le cross des Cinq Nations. — Record français de l'heure. — Mon match contre Bouchard. — Le record de l'heure français est encore battu. — Le record du monde : comment je m'y préparai, mes inquiétudes, le résultat ! — Pas de limites pour le record de l'heure.

Avant de vous entretenir de mon record de l'heure, je tiendrais à vous énumérer les différentes courses de ce genre que j'ai disputées au cours de ma carrière. Vous constaterez la progression et le nombre d'années nécessaires à un coureur à pied avant de s'attaquer avec espoir aux records mondiaux. Ceci pour bien faire comprendre que ce n'est pas avec un travail préparatoire de 35 jours que l'on peut espérer battre ces fameux records.

J'ai disputé ma première course de soixante minutes le 10 septembre 1905, à Marseille, sur la route circulaire du parc Borély. Je remportai la victoire parcourant 16 k. 100.

1906 arrive, je me présente à nouveau dans cette épreuve dénommée « Critérium de Provence », en mauvaise forme et fatigué physiquement par ma croissance : je finis vainqueur, mais n'augmentant pas d'un mètre mon record précédent.

L'année suivante, l'organisation du meeting étant passée entre les mains des dirigeants du « Club Athlétique de Marseille », ceux-ci résolurent de faire grandement les choses et c'est ainsi que la course se déroula au Vélodrome sur une piste de terre battue. Le champion de France Gaston Ragueneau détenteur du titre pendant six années, fut invité et

naturellement devint le grand favori de l'épreuve. Dès que je fus certain que sa participation était assurée, je me mis sérieusement au travail, du moins je croyais m'entraîner intelligemment, mais à cette époque les méthodes étaient rares et les entraîneurs compétents encore plus.

Aussi lorsque je me rappelle ma préparation je ne puis m'empêcher de sourire. Le 8 septembre arriva et ce n'est pas sans une certaine émotion que je prenais le départ. Dès le coup de pistolet je me resaisissais et prenais franchement la tête très en forme et en belle confiance, j'accélérais le train. Au bout de 1.500 mètres, contrairement à son habitude, Ragueneau ne menait pas et s'obstinait à rester dans mes foulées, bien que je ralentisse légèrement dans l'espoir de lui voir prendre le commandement, mais quelques instants après, je dus renoncer à cette tactique et devant cette obstination à ne pas vouloir diriger la course, je crus comprendre que le champion ne devait pas être sûr de lui. Je pris confiance et je menai la course à une allure rapide. Après quelques tours, mon rival était décollé. Je poursuivais ma marche lorsque, au cinquième kilomètre, alors que j'allais le doubler, mon adversaire abandonnait, prétextant que la piste était trop dure. Dès lors je ne poussai plus et atteignis le sixantième minute en parcourant 17 k. 180 mètres : dans la demi-heure, 9 kil., avaient été couverts. J'aurais certainement pu faire mieux ce jour-là, mais faute d'adversaires et ne comprenant pas encore l'importance des records, je ne sus conduire ma course. Je me contentais de gagner avec quatre tours d'avance sur mon camarade Louis Pautex.

Quelques semaines après, je prenais part au Gondrand qui à l'époque se disputait individuellement sur une heure, et était organisé par le Racing Club de France sur sa jolie piste du Pré Catelan. J'étais tout heureux, car j'allais courir pour la première fois sur une véritable piste. J'espérais être brillant et y faire une jolie performance me permettant d'être fixé sur ce que je pouvais obtenir dans cette spécialité.

Sitôt après ma rencontre avec Ragueneau, sur les conseils d'un camarade de club, je me mis au repos craignant de me surentraîner, ce fut une grosse faute, car lorsque je repris l'entraînement j'étais hors de forme, le manque de compétence de mon conseiller devait me coûter la course.

Ce jour là je ne sus jamais quelle tactique employer.

Tout à tour le train fut lent, puis vite, puis très vite, je sentais chez moi un manque d'assurance, je ne savais quelle allure adopter pour triompher. Je commis là une nouvelle faute, car mon adversaire Jacques Keyser était, à cette époque, plus vite. Lorsque les 300 derniers mètres arrivèrent, le Hollandais démarra et me prit environ 200 mètres. Encore inexpérimenté, je fus surpris ; je revins très fort, mais trop tard.

La distance de 17 kil. 385 couverte ce jour-là n'était pas fameuse, comparée à celle que j'avais effectuée à Marseille sur une piste de fortune.

(1) Voir nos 806, 807 et 808.

En tout cas, si je n'étais pas vainqueur, j'avais appris à démarrer et c'est grâce à cette tactique que plus tard je battis mon vainqueur à différentes reprises.

L'année suivante, n'étant pas préparé pour des courses d'une heure, je m'abstenais d'y participer, me consacrant à des épreuves de 1.500 à 5.000 mètres.

A la suite de ma victoire dans le National, que je gagnai en 1909 sur Keyser par 700 mètres, et de mon excellente place de second derrière Wood, le champion d'Angleterre, je décidais sur les conseils de mon ami et camarade Jean Paillas de m'attaquer au record de France qui était détenu par Gaston Ragueneau avec 18 k. 067.

Je renonçais à faire ma tentative dans ma cité, faute de bonne piste, et ce fut celle de Colombes qui fut choisie. Malgré un long et pénible voyage, car à cette époque il fallait me contenter d'une modeste place de troisième classe, je me mis en piste très confiant, confiance justifiée par des résultats obtenus à l'entraînement. Au bout de quelques tours je commençais à battre les records intermédiaires et lorsque je terminais le record était battu de près de deux cents mètres.

9 k. 338 dans la demi-heure et 18 k. 267 dans l'heure, tel était le bilan de la journée.

C'était là ma première grande victoire qui me sacrait recordman français.

Effectuant mon service militaire, je ne participais plus à des courses d'une heure, cette spécialité réclamant un entraînement trop rigoureux, lorsqu'à la suite d'une performance de Bouchard une polémique de presse s'engagea en vue de savoir quel était le meilleur Français de l'époque. Naturellement les suffrages allèrent à mon camarade à la suite de son essai contre mon record de la demi-heure, qu'il battit d'une soixantaine de mètres en parcourant 9 k. 408 ce qui constituait pour l'époque le record français de toutes catégories. J'étais encore soldat et ne pouvais songer à m'approprier à nouveau ce que je considérais comme mon bien, mais l'heure de la libération n'était pas éloignée et c'est ainsi que la discussion menaçant de s'éterniser sans résultat, je demandais à l'« Union des Sociétés Françaises de Sports Athlétiques » de m'accorder l'autorisation de rencontrer le champion professionnel. Il fut décidé que le match aurait lieu le 22 octobre à Marseille et que le bénéfice de la recette serait versé aux pauvres de la ville et aux victimes de la catastrophe du cuirassé de la Liberté.

Libéré le 24 septembre, j'avais juste un mois pour me préparer à l'importante partie que j'allais jouer. Dès lors, conscient de la valeur de mon adversaire, je suivis un entraînement très rigoureux, mais tout de même un peu hâtif.

La course se déroula sur cette même piste qui m'avait vu triompher de Ragueneau, de Keyser, de Wood, de Scott et sur laquelle je n'avais jamais connu la défaite. Aussi était-ce avec émotion que je répondis à l'appel du starter.



BOUIN RECORDMAN FRANÇAIS DE L'HEURE
Le 30 mai 1909, Jean Bouin devint recordman français de l'heure, par 18 kil. 267 (record Ragueneau : 18 kil. 067) et battait en passant le record français de la demi-heure, par 9 kil. 338.

Le « start » donné; je prenais la tête et m'assurais quelques mètres. Pas un seul instant mon adversaire ne chercha à recoller tant mon allure était rapide. J'étais moi-même étonné et me demandais si je pourrais aller jusqu'au bout.

Vers le sixième kilomètre, je doublais mon concurrent, entre temps les records intermédiaires étaient démolis et poursuivant ma course sans aucune défaillance j'abattais 9 kil. 600 dans la première moitié du match. J'avais atteint les quatorze kilomètres et étais sur le point de doubler pour la seconde fois Bouchard, lorsque je me sentais faiblir, mes forces physiques commençaient à me manquer. Pendant ce temps mon adversaire reprenait du terrain. Cela ne dura pas longtemps, car je réussis à me maintenir et à conserver un avantage de 600 mètres lorsque le coup de pistolet final retentit. J'avais parcouru dans l'heure 18 k. 600, ce qui me permit d'espérer pouvoir m'approprier les records mondiaux que j'avais sérieusement approchés.

J'étais tout heureux du résultat, mais pourtant j'éprouvais un certain chagrin à la pensée de voir la réputation de mon camarade s'effondrer aussi rapidement, car de tous les coureurs avec lesquels je m'étais rencontré, je n'en connus jamais d'aussi franc et d'aussi loyal que Louis Bouchard. Dès le lendemain plusieurs journaux déclaraient que le record mondial était à ma disposition et que je le battrais lorsque bon me semblerait : je ne me laissai pas griser ni influencer et me contentai de battre celui de la demi-heure. On aurait pu croire que j'avais oublié ou renoncé à cet exploit que l'on considérait comme la limite des forces

humaines : connaissant mieux que tout autre l'effort réclamé et l'entraînement nécessaire pour réussir, j'attendais patiemment 18 mois avant d'annoncer mon prochain essai.

LE RECORD DU MONDE DE L'HEURE

Le 3 juin, en compagnie du masseur et athlète Harold Evelyn, nous quittions Paris à destination de Stockholm. A peine arrivés dans la capitale suédoise, je me préoccupais d'installer mon centre d'entraînement au stade de cette ville. Vous allez peut-être vous étonner du choix si lointain que j'avais fait pour essayer de réaliser un projet caressé depuis si longtemps. Voici les raisons qui déterminèrent cette préférence : après ma course des Jeux Olympiques où je réussissais à couvrir les 5.000 mètres, dans le temps phénoménal de 14' 36" 7/10 j'avais compris que cette piste était la meilleure du monde pour l'époque, et qu'en cette saison le

climat m'était propice. Ces conditions étant les principaux facteurs d'une entreprise aussi difficile que celle à laquelle je m'attaquais, je n'hésitai pas un instant. Le jour même de mon arrivée après avoir régulièrement reçu l'autorisation qui m'était accordée de m'entraîner sur cette piste, je commençais à m'imposer un travail méthodique tracé et élaboré bien à l'avance avec le concours de quelques amis qui partageaient mon ambition.

Invité par l'Almana Idrottsklubben un des plus vieux clubs suédois, je participai le 8 juin à une course sur la distance de 10.000 mètres. La température était ce jour-là très chaude et le vent soufflait en rafales ne me permettant pas de faire mieux que 31' 42". Je remportais l'épreuve sur Mahdigh que je battais de 500 mètres environ.

Quoique fatigué, j'acceptais de disputer le lendemain un 5.000 mètres handicap, je terminais second et mon temps était de 15' 10" 3/5. Quoique battu par un homme à qui je rendais 200 mètres, j'étais satisfait, car rarement il me fut donné de voir des rendements aussi bien compris.

A ce sujet, je me permettrai de vous entretenir rapidement d'une organisation que je souhaiterais voir s'implanter en France. Les Suédois qui, vous le savez, préparent la question olympique avec un soin sans égal, ont compris qu'un grand nombre d'athlètes se décourageaient faute d'encouragements et abandonnaient le sport, alors qu'avec un peu de patience ils pourraient réussir. Pour enrayer ce mouvement qui n'était que trop préjudiciable aux clubs à la recherche des champions ; les principales associations ont pris chacune à charge l'organisation d'un handicap doté d'un prix unique mais de réelle valeur. Les engagés sont nombreux, puisque grâce à la formule de la course, les chances sont toutes égales. Ces épreuves ont en outre quelquefois l'avantage de faire sortir un champion.

A la suite des deux courses que j'avais fournies je me sentis fatigué et fus pris d'une attaque de grippe. Pendant quelques jours j'éprouvai une certaine gêne du côté respiratoire.

JEAN BOUIN.

(A suivre.)

LISTE DES RECORDMEN FRANÇAIS DE L'HEURE					
Distances	Noms	Pistes	Dates		
14.700	Cornetet	Champ de Mars	28 février 1892.		
16.500	F. Reichel	Pré Catelan	10 février 1892.		
16.511	F. Reichel	—	30 octobre 1892.		
16.886	* V. Bagré (1)	Champ de Mars	25 novembre 1894.		
17.091	* A. Charbonnel	Levallois	14 mars 1897.		
17.468	* F. Champion	—	10 octobre 1897		
17.544	* A. Charbonnel	—	10 novembre 1901.		
17.597	* H. Prévôt	Gentilly	7 décembre 1902.		
17.650	* L. Ségers	—	25 décembre 1903.		
17.950	* H. Prévôt	—	27 octobre 1904.		
18.067	G. Ragueneau	—	3 décembre 1905.		
18.267	J. Bouin	Colombes	30 mai 1909.		
18.598	J. Bouin	Marseille	22 octobre 1911.		
19.021.90	J. Bouin	Stockholm	6 juillet 1913.		
LISTE DES RECORDMEN MONDIAUX DE L'HEURE TOUTES CATÉGORIES					
Distances	Noms	Nationalité	Piste	Nature de la course	Dates
18.539	*Bennet	Canadien	Brompton	scratch 11 mil. 1/2	23 févr. 1863
18.589	*Bennet	—	—	12 —	3 avril 1863
18.839	Bacou	Anglais	Rochdale	tent. avec entrain.	19 juin 1897
18.878	Watkins	Anglais	Rochdale	—	16 sept. 1899
19.011.70	Bouin	Français	Stockholm	Scratch 1 heure	6 juill. 1913
RECORD AMATEUR					
18.555	George	Anglais	Londres	Handicap 11 mil. 1/2	18 juill. 1884
18.742	Shrubb	Anglais	Glasgow	Handicap 12 miles	5 nov. 1904
19.021	Bouin	Français	Stockholm	Scratch 1 heure	6 juill. 1913

(1) Les astérisques indiquant les recordmen professionnels.

(1) Les astérisques indiquant les recordmen professionnels.